

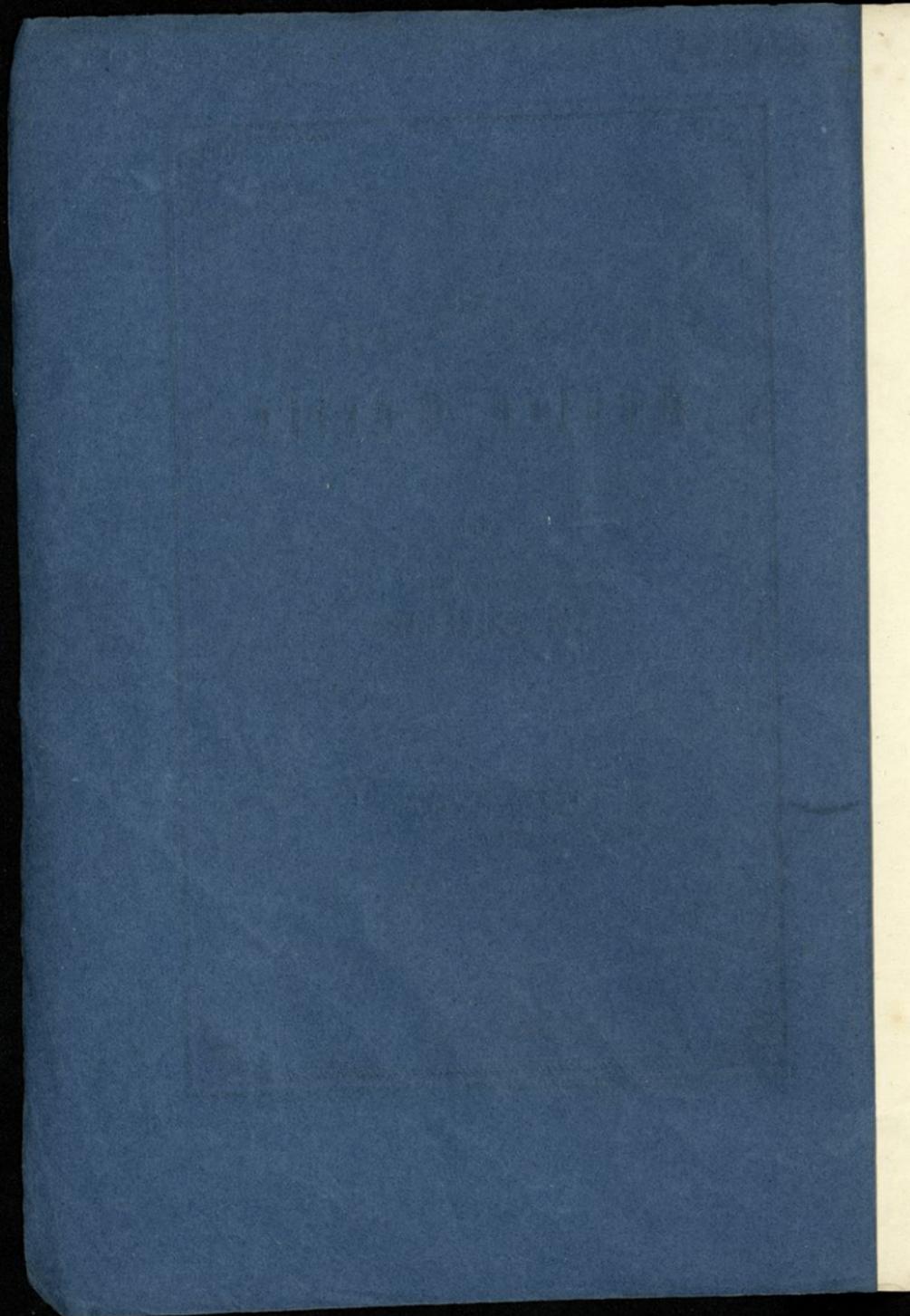
114124

30.

29

Die
Kohlen - Carife
und
die Südbahn.

Als Manuscript gedruckt.



Die
Kohlen-Tarife

und die

Südbahn.

Als Manuscript gedruckt.

Laibach, 1863.

Druck von Jgn. v. Kleinmahr und F. Bamberg.

114124

114

114124

114124

114124



W 1259/1951

114124

Es kann gemeinhin nicht Aufgabe eines Geschäftsmannes sein, dessen Zeit ohnedem durch die Sorge um sein eigenes Geschäft mehr als zur Genüge in Anspruch genommen ist, in die Oeffentlichkeit zu treten, um sich an einer Polemik über mehr oder minder wichtige, die allgemeine Wohlfahrt berührende Angelegenheiten zu betheiligen. Nicht allein, daß ihm die nöthige Zeit, sondern auch die geistige Disposition gebricht, die er sich nur durch Entfernung vom Geschäfte erwerben könnte, hält ihn häufig die Schen, mit der eigenen Persönlichkeit vorzutreten, nicht selten aber die begründete Besorgniß, dem eigenen Geschäfte Nachtheil zu bringen, davon ab, wenn einem Mächtigen gegenüber rücksichtslos für die Wahrheit in die Schranken getreten werden soll.

Diese Erwägungen liegen zweifellos der Errichtung der Handelskammern und der verschiedenen Vereine für industrielle und gewerbliche Interessen mit zu Grunde. — Der Industrielle oder Gewerbetreibende hat seine Beobachtungen, Beschwerden, Rathschläge den Mitgliedern jener mitzutheilen, die sie der nöthigen geistigen Verarbeitung durch ihre Hilfsorgane unterziehen, und durch ihre Beschlüsse zum Ausdrucke der Gesamtheit der Interessenten erheben, wobei die einzelne etwa anregende Persönlichkeit im Hintergrunde bleibt.

Oft aber treten auch im gewerblichen und industriellen Leben, wie im politischen und religiösen, Fragen von höchster Bedeutung auf, an deren Lösung das Wohl und Wehe der Gesamtheit eines Reiches theilnimmt, an deren Verschleppung oder unrichtiger Lösung oftmals Mächtige aus reinen oder unreinen Motiven arbeiten. In Zeiten allgemeiner Gefahr ist es Pflicht jedes Bürgers, mit seiner Person einzustehen, um sie zu bekämpfen; — und nachdem ich bis jetzt nur durch die Handelskammer, durch angesehene Personen einiger Vereine und der Regierung auf glückliche Lösung der, die industrielle und

gewerbliche Welt Oesterreich's tief bewegenden Frage — nämlich der Frachttarife auf den Eisenbahnen — mittelst Beibringung von Materialien und Aufklärungen hinzuwirken suchte, — fühle ich mich, in dem Augenblicke, wo eine Entscheidung kaum mehr verschoben werden kann, und nachdem die Tarifffrage bisher zu wenig mit Rücksicht auf die österr. Südbahn öffentlich behandelt wurde, gedrängt, meinen Erfahrungen und Ueberzeugungen öffentlichen Ausdruck zu geben.

Die Besprechung der Tarifffrage ist übrigens gegenwärtig schon sehr erleichtert, da sie von allen berufenen Corporationen erörtert worden ist, einzelne hierauf influirende Prinzipien als unumstößlich richtig anerkannt sind, und es sich jetzt vornehmlich nur darum handelt, denselben in Oesterreich praktische Geltung zu verschaffen. In Verfolgung dieser Angelegenheit kann ich mich vor Allem an den Artikel „Unsere Kohlentarife“, der Zeitschrift „Wiener Kaufmannshalle“, — dann an den Artikel „Zur Kohlentarifffrage“ in der Beilage zu Nr. 129 der „Presse“, die ich wegen ihrer Bedeutung und der leichtern Uebersicht halber im Anhange beidrucken ließ, halten. Beide Artikel beweisen aus den ökonomischen Resultaten ausländischer Bahnen, daß der s. g. Pfennigtarif *) bei Kohlentransporten nicht zu einer Schmälerung der

*) Der sogenannte Pfennigtarif in Nord-Deutschland besteht darin, daß für einen Zoll-Centner Kohle pr. Meile 1 Pfennig und für jede 100 Centner eine Expeditions-Gebühr von 2 Thaler, ohne Unterschied der Entfernung, entrichtet wird. Auf österr. Währung reducirt, ergibt sich folgender Tarif für 1 Zoll-Centner Kohle:

Auf 1	Meile	3.416 fr.
„ 5	„	1.016 „
„ 10	„	0.716 „
„ 20	„	0.566 „
„ 25.5	„	0.534 „

(Dies ist die Entfernung von Sagor nach Triest. Gegenwärtig werden 0.961 fr., d. i. um 0.427 fr. mehr gezahlt, was den Centner für die ganze Strecke um 10.888 fr. vertheuert.)

Auf 53 Meilen 0.473 fr. (Dies ist die Entfernung von Sagor bis Wien. Gegenwärtig werden 0.900 fr., d. i. um 0.427 fr. mehr gezahlt, was den Centner für die ganze Strecke um 22.631 fr. vertheuert.)

Aus diesen Beispielen ist ersichtlich, daß die norddeutschen Bahnen besonders Beförderungen auf lange Distanzen begünstigen. — Die Südbahn hat für Kohlen den Tarif von 1.5 fr., von 1.0 fr. und von 0.9 fr. über 30 Meilen. Da die südsteier. und krainischen Kohlenwerke insbesondere auf den Handels-

Dividende der Bahnunternehmungen, sondern zu einer Erhöhung derselben führte. — Indem also die österreichische Industrie um Herabsetzung der Tarife von ihrer gegenwärtigen enormen Höhe petitionirt, und von Seite der Bahngesellschaften diesem Verlangen beharrlicher Widerstand entgegengesetzt wird, zeigt sich sofort die schiefe Stellung, in der sich dieselben befinden. „Niedere Tarife für Kohle und für alle „specifisch schweren Rohproducte und Materialien befördern die Industrie „und sind den Eisenbahn-Instituten selbst nützlich.“ Dieser Satz ist als ein Axiom von der gesammten industriellen Intelligenz ebenso angenommen, als gegenwärtig Niemand mehr zweifelt, daß niederes Postporto die Briefbewegung mehrt und das Postregale im Erträgnisse erhöht.

Wenn dieser Satz bisher in Oesterreich noch nicht zur Geltung kam und bislang sehr wenig geschah, um ihn zur Geltung zu bringen, so muß allerdings auf die ausnahmsweisen Geldverhältnisse billige Rücksicht genommen werden, welche die bisherigen Tarife erträglich machten, gerade so, wie der durch das Agio geschaffene indirecte Schutz-zoll manchen Industriezweigen enorme Gewinne verschaffte. Dann auch muß wohl bedacht werden, daß das ganze Eisenbahn-System Oesterreich's in überwiegendsten Maaßen erst während der Agio-Zeit geschaffen worden ist. So wie aber dieser Ausnahmzustand der Geldentwerthung als beseitigt zu betrachten ist, und wie es auch begreiflich ist, daß durch das Sinken des Agio manche Fabrik und manche Werkstatt in Stillstand kam, ebenso ist es unausweichlich, daß die Tarife der Eisenbahnen einer gründlichen Revision unterzogen werden, wenn die industrielle und gewerbliche Thätigkeit nicht ganz aufhören soll. — Warum sollten dann die auf Erfahrungen der Eisenbahnen anderer Länder beruhenden Tariffätze nicht auch in Oesterreich Platz greifen,

platz Triest angewiesen sind, so trifft der mindeste Tarif von 0.9 Kr. nur die Werke, die in Cilli verladen. Markt Luffer nimmt an diesem niedersten Satz nicht mehr Theil. Die Handelskammer in Triest hat darum mit Recht auf die nicht zu rechtfertigende Begünstigung der Werke in Cilli aufmerksam gemacht, und verlangt, daß der Minimal-Satz auf 20 oder höchstens 25 Meilen herabgesetzt werde.

Auch ist zu bemerken, daß dieser Kohlentarif zu einer Zeit gegeben wurde, als das Agio 40 % stand, und er noch immer derselbe ist, obgleich das Agio auf 10 % gewichen ist, die Möglichkeit der Ausfuhr über See also um 30 % abgenommen hat!

da sie ja nicht zum Nachtheile, sondern zum Vortheile des Staates, seiner Bewohner und der Eisenbahnen selbst dienlich sind? Warum sollte das, was in andern Ländern wahr, vernünftig und für alle Betheiligten vortheilhaft ist, nicht auch in Oesterreich wahr, vernünftig und vortheilhaft sein?

Es fehlt nicht im Auslande sowohl als im Inlande an höhnischen Bemerkungen über Oesterreich und seine Bevölkerung, die sich so wenig gebildet und kräftig erweise, und am meisten selbst Schuld trage, daß das Reich sich vielfältig noch in primitiven Zuständen befinde. Dieser Vorwurf ist ungerecht, denn selbst in das Ausland ist schon, wenngleich noch im matten Schimmer die Ueberzeugung gedrungen, daß die Bevölkerung Oesterreich's nicht müßig die Hände in den Schooß lege, sondern in allen Sphären des materiellen und geistigen Lebens tüchtig zu arbeiten verstehe. Es gilt jetzt nur, uns von allen Fesseln, die unsere Thätigkeit hemmen, zu befreien, und wir werden uns bald ebenbürtig an die Seite manchen Volkes stellen können, das berechtigt oder unberechtigt sich selbst zum Muster für Andere hinstellt. Man weist auf England und Belgien hin, und blickt achselzuckend auf uns, die wir mit demselben Umfange an Reichthümern von der gütigen Natur ausgestattet sind, und eine so geringe Rolle in der Welt spielen. Da es unzweifelhaft ist, daß in beiden Ländern eben die außerordentliche Entwicklung der Communications = Mittel im Allgemeinen und des Eisenbahn = Systems insbesondere zu dem weltbeherrschenden Aufschwung der industriellen Thätigkeit beitrug, so möge man bei Oesterreich vor Allem bedenken, daß wir hier unter dem Drucke des umfangreichsten Monopols schmachten, das mit den Eisenbahnen über uns geworfen wurde. — „Abschaffung aller Monopole —“ ist der oberste Grundsatz der National = Oekonomie. In Oesterreich, das neuester Zeit in dieser Richtung sehr viel gethan hat, ist mit dem Schwinden des Agio auch die Zeit gekommen, an die Eisenbahnen die „ordnende Hand“ zu legen.

Man spricht allgemein von einem Zollanschluß an Deutschland. Kein erleuchteter Industrieller wird es wagen, sich gegen diese Maßregel prinzipiell auszusprechen, wenngleich Jedem zu wohl bekannt ist, daß damit eine Allianz mit einem industriellen Riesen eingegangen werden will. Aber ist es denn nicht dringend nothwendig, unserer schwächlichen Industrie noch während der Zeit, als sie den Schutz Zoll genießt, durch

schnelle Beschaffung aller derjenigen Mittel, durch welche die nachbarliche groß geworden ist, zur Hilfe zu eilen, damit sie erstarke und zu dem Kampfe gerüstet sei, den sie nach Fallen der Zollschranken zu bestehen haben wird!? Unter diesen Mitteln ist die Gleichstellung der Tariffäße für Rohproducte und Materialien — also auch der Kohlen das erste! —

So dankenswerth nun der Artikel in der Beilage Nr. 129 zur „Presse“ im Sinne der Herabsetzung der Tarife für Kohle bis auf 1/2 fr. pr. Zoll-Centner und Meile, und zwar ohne jeden Differenzial-Tarif, Garantie und Nebengebühren, spricht, — welcher Satz den Pfennigtarif der norddeutschen Bahnen auf größere Entfernungen noch nicht erreicht, — so sonderbar muß die weitere Ausführung der darin entwickelten Ansichten klingen, daß „unsere Bahnen noch nicht in der „Lage sind, dem Publikum jene billige Fracht in vollem Umfange zu „gewähren, weil dieselben unter wesentlich schwierigm Bedingungen „als im Auslande arbeiten.“ Der Herr Verfasser dieses Artikels A. v. L. gibt hiebei zu, daß „die durch Betrieb etwa erhöhten Selbstkosten nicht „in Rücksicht zu ziehen seien, weil man hierin oft schwer unterscheiden „kann, was der Ungunst der Verhältnisse und was mangelnder Befähigung zugeschrieben werden muß“; aber er findet erwähnungswerth, „die durch unnatürliche Verhältnisse hervorgerufene Höhe der Anlagekosten doppelt drückend durch die Schwierigkeit ihrer Beschaffung und „die starke Besteuerung des Staates.“

Nun scheint mir aber der Widerspruch dieses Satzes mit den Prämissen zweifellos. Denn ist es wahr, daß der Pfennigsatz „die „Interessen der Bahnen nicht beeinträchtigt, sondern“ — um nur ein Beispiel hervorzuheben — „die Einnahmen der preussischen Bahnen „seit 1857 (also in nicht vortheilhaften Zeitverhältnissen) um 9 Mill. „Thaler gestiegen sind, die durchschnittliche Verzinsung des Anlage-Capitals zugenommen hat, während sich die Einnahme auf Centner „und Meile verminderte, und diese Resultate, trotz der sich mehrenden „Concurrenz neuer Linien erzielt wurden“ — so ist unmöglich zu erkennen, warum bei höherem Anlage-Capital nicht ebenso günstige Resultate erzielt werden sollten, resp. warum ein höheres Anlags-Capital ein Gegner niederer Fracht sein sollte!? — Und was die Besteuerung anbelangt, dürfte diese ja eben leichter zu erschwingen sein, je höher das Erträgniß einer Bahn ist, welches eben, wie Hr. A. v. L.

unwiderleglich beweiset, durch niedere Tarife für Rohproducte und insbesondere Kohlen erreicht werden kann. In der That sehen wir auch, daß, trotz der Agitation für den Pfennigtarif, der endlich doch in's Leben geführt werden wird, und trotz des bestehenden Gebühren-Gesetzes die Anmeldungen um Bahn-Concessionen sich mehren in denjenigen Theilen Oesterreich's, wo das Terrain hiefür durch kein Privilegium gesperrt ist! —

Es ist anzunehmen, daß Herr A. v. L., der „aus eigener Anschauung die großen Schwierigkeiten kennt, mit denen die österr. Eisenbahnen zu kämpfen haben“, in seinem Aufsatz mit den wenigen — alle Gründe erschöpft hat, die gegen die Einführung des Pfennigtarifes sprechen. Ihm ist zu glauben, denn er will den Bahnen nicht wehe thun; doch da, wie gezeigt, sie durchaus nicht stichhältig sind, steht der sofortigen Einführung desselben nicht das Geringste im Wege. —

Speciell bei der südl. k. k. priv. Staatseisenbahn fallen die beiden Einwendungen des Herrn A. v. L. gänzlich weg, denn wir wissen — zu unserm Schmerz — daß der ganze so theuer erbaute und nicht minder theuer erkaufte Eisenbahn-Complex an diese fremdländische Gesellschaft um einen Spottpreis verkauft wurde, und sie durch 10 Jahre einkommensteuerfrei ist. Dagegen wird die Südbahn zuverlässig den theueren Betrieb anführen und auf den Semmering und Karst hinweisen; — wogegen zu bemerken ist, daß beim Handelsministerium die Ergebnisse der Selbstkosten liegen, welche darthun, daß diese unter dem Pfennigtarif bleiben, somit die Südbahn keinen Schaden zu leiden hätte. Weiter aber werden ohnedem über den Semmering wegen höherer Betriebskosten um $2\frac{1}{2}$ Meilen mehr als die wirkliche Distanz beträgt berechnet. Ueber den Karst führen dann so viel Windungen, daß sie die Strecke von Laibach bis Triest ungemein verlängern. Auf der Poststraße beträgt die Entfernung 13, — auf der Eisenbahn $19\frac{1}{2}$ Meilen. Die Nöthigung, eine um 50% längere Strecke zu befahren, ist schon ein Vortheil für eine Eisenbahn-Unternehmung und eine Last für die Industrie.

Wenn uns der geehrte Verfasser des Artikels in der „Presse“, dem die Industriellen Oesterreichs für die unumstößliche, aus Erfahrungen hergeleitete Beweisführung nie genug werden danken können, ermahnt „sein Vertrauen auf das — Talent, welches den commercieellen Verkehr der Südbahn ordnet“, zu theilen, so beklage ich

anderer Meinung sein zu müssen. Ich weiß nicht, wen Herr A. v. L. unter dem „Talent“ meint, aber bekannt ist Jedermann, daß die gegenwärtige Gesellschaft bisher nichts gethan hat, als die Frachten zu erhöhen, und alle Widersinnigkeiten der Waren-Classification und des Tarifes bestehen ließ, wie sie dieselben vom Aerar überkam. *) Das verräth wenig guten Willen, wenn die Einsicht wirklich vorhanden ist; — darum wird besser sein, wir halten uns an die Vernunftmäßigkeit unserer Bestrebungen und suchen unsere hohen Staatsorgane freimüthig über den Sachverhalt aufzuklären. Freilich wäre „die Ermäßigung der Tarife die beste Antwort auf die Angriffe des steirischen Landtages“ — aber noch viel besser wäre gewesen, wenn die Südbahn-Gesellschaft nie Grund zu solchen Angriffen gegeben, früher den Wünschen des Publikums und den Bedürfnissen der Industrie Rechnung getragen, ein rationelles Verfrachtungs-system angenommen, und in ihrem Geschäftsbetriebe ein solches Verfahren beobachtet hätte, welches in der Geschäftswelt als „honett“ bezeichnet zu werden pflegt.

Ich bin in der Lage, Beweise zu liefern, daß die Südbahn-Direction noch in der neuesten Zeit nichts weniger als nach den Grundsätzen handelt, die Herr A. v. L. als die richtigen aufstellt und sie bei dem „Talent“ voraussetzt.

In dem Artikel der „Presse“ Nr. 129 heißt es: „Wenn die Hauptbahn kein Geld hat, um Flügelbahnen zu bauen, so sollte sie wenigstens jene Gruben, welche noch Chaussee-Frachten zu tragen haben, durch Bonificationen in die Lage setzen, an der Concurrenz Theil zu nehmen.“ — Wie hat sich nun die Südbahn-Direction in einem solchen Falle benommen!?

Die Gewerkschaft, die ich vertrete, die eines der bedeutendsten Kohlenwerke im Süden Oesterreichs besitzt, hat beschlossen, das Pferdefuhrwerk, mit dem sie sich auf einer schlechten Straße abmartert, zu beseitigen, und eine Flügelbahn von ihrem Werke zur Station Sagor zu bauen. Weil aber die hohen Bahntarife den Umkreis für den Kohlenabsatz sehr verengen, sich deshalb die Kohlenwerke von Graz abwärts so ziemlich ganz in den Händen der Südbahn befinden, nachdem diese der stärkste, man könnte fast sagen, der alleinige Kohlen-Consument

*) Beispielsweise zahlt bei ganzen Wagenladungen Thon, Bruchsteine eben so viel als Hohlglas!!!

ist, hielt die Gewerkschaft für nothwendig, sich mit diesem Institut in's Einvernehmen zu setzen. Sie setzte damals, wie Herr A. v. L. in das „leitende Talent“ der Südbahn volles Vertrauen, und hoffte, daß dasselbe sich nicht der Einsicht entschlagen werde, daß Flügelbahnen nicht allein dem Inhaber derselben, sondern mehr der Hauptbahn zu Gute kommen. — Um doch einigermaßen mit Zuversicht an's Werk gehen zu können, daß ihr der Kohlenabsatz nicht ganz abgeschnitten werde, proponirte die Gewerkschaft einen dreijährigen Lieferungs-Vertrag nämlich pro 1863, 64, 65, vermöge dessen sie sich verpflichtet hätte, an die Bahn das Quantum von 48—72.000 Zoll-Etr. monatlich um den Preis von 22 fr. abzustellen. Dabei war für die Bahn die Begünstigung beigelegt, daß sie nach nur 14 Tage vorgängiger Ansage innerhalb des Minimums und Maximums obiger Quantitäten wählen konnte. Der Preis im Jahre 1862 betrug 23 fr. — Da die Gewerkschaft die Flügelbahn im Jahre 1863 zu bauen gewillt war und der Bau ziemlich das ganze Jahr gedauert hätte, so ist klar, daß die Gewerkschaft nur 2 Jahre mit diesem Vertrag die Flügelbahn ausbeuten konnte, — im ersten Jahre aber sich noch größere Opfer auferlegte, da sie um den gleichen Preis liefern wollte, und ihr voraussichtlich das Fuhrwerk durch den Bau noch mehr vertheuert worden wäre.

Als Antwort auf diese Proposition bot die Südbahn — obgleich sie früher ausdrücklich einen gleichmäßigen Preis für alle 3 Jahre als Bedingung der Unterhandlung festsetzte — ein Quantum von 60 bis 100.000 Etr. um den Preis von 21½ fr. für die ersten zwei Jahre und gar von 20½ fr. für das dritte Jahr an. Dieß wäre freilich nur als ein ganz begreifliches Bestreben, die Kohlenpreise möglichst herabzudrücken, anzusehen; — aber der wahre Geist dieses Gegenvorschlages kommt dann zum Vorschein, sobald man vernimmt, daß die Südbahn zu gleicher Zeit mit einem benachbarten Werke, das die Flügelbahn schon hat, auf zwei Jahre, nämlich pro 1863, 64, um den selben Preis von 22 fr. ein Quantum von 70—100.000 Etr. abschloß, mit diesem Contracte aber der Bedarf noch nicht bedeckt war, sondern mit der Gewerkschaft, die ich vertrete, doch noch eine Lieferung von 60—80.000 Etr. für ein Jahr abzuschließen bemüßigt war. Der Anbot der Gewerkschaft enthielt also nicht die geringste Unbilligkeit; — doch der Südbahn beliebte es nicht und so mußte der projectirte Bau unterbleiben, da bei gegenwärtigem Tarif ein vermehrter Absatz undenkbar ist.

Das nennt dann die Direction der Südbahn in ihrer versuchten Rechtfertigungsschrift (in der „Presse“ Nr. 60) „das Aufblühen, die „selbstständige Entwicklung der Kohlenindustrie.“ Herr A. v. L. weiß eben nicht, wie bei der Südbahn Wort und That im Widerspruche stehen; — er weiß nicht, daß Inspectoren der Südbahn ganz unverschämten erklären: „die Bahn dürfe die Tarife nicht herabsetzen, weil sie „sich sonst die Kohlen selbst vertheuern würde.“ — Solche Aeußerungen können natürlich als von hiezu unberechtigten Personen ausgehend immer desavouirt werden, — aber wie kann ein „Talent“ (ich gehe nämlich von der Ansicht aus, daß diese so bezeichnete Person der Rechtfertigungs-Schrift in der „Presse“ nicht fern ist) es nur wagen, das Aufblühen der Kohlen-Industrie in den Mund zu nehmen und hohe Tarife zu halten. Angenommen, es wäre möglich, die Kohlen noch billiger als um 22 fr. zu liefern, so kann es sich dabei nur um sehr wenige Kreuzer handeln, während vernunftgemäße Tarife einen Preisunterschied von 10, 20 und mehr Kreuzer ergeben. Das gibt den Anschlag! — Wie aber ist es möglich, billig Kohlen zu erzeugen, wenn man nicht große Quantitäten erzeugen kann, und wie kann man diese erzeugen, wenn die hohen Tarife die Möglichkeit eines Absatzes verschließen. Die Tarife sind es, die eiserne Reifen um unsern Körper geschmiedet haben, die uns nicht wachsen lassen und uns erdrücken! Dieß ist der Punkt, an welchem sich die Industrie erholen kann, dessen Berührung die Südbahn aber sorgfältig ausweicht. Sie ladet alle Schuld der hohen Kohlenpreise den Kohlenwerkern auf und meint, daß diese unsinnige Gewinne aus ihren Geschäften ziehen, daß sie selbst aber die Kohlen in eigener Regie um 15 bis 16 fr. zu erzeugen im Stande sein würde. Nun diese Vorwürfe scheinen mir eben nur wieder das schiefe unnatürliche Verhältniß zu beweisen, in dem sich die Industrie und die Südbahn-Verwaltung befinden. Was einerseits kann es die Südbahn-Direction kümmern, ob oder wie viel die Kohlenwerke Gewinn ziehen, oder ob sie bei ihrem Geschäfte verlieren; — und andererseits wie konnte man — bei natürlichen, vernunftgemäßen Verhältnissen — die Bahn-Directionen zu verhalten suchen, daß sie von diesem oder jenem Werke um diese oder jene Preise kaufen. Die Lösung dieses Zwiespaltes liegt aber eben wieder im Tarife. Man gebe uns die Tarife, die anderwärts als „vernunftgemäß“ erkannt worden sind, — man mache unsere Kohlenwerke von dem Drucke der Südbahn frei,

— und diese möge sich ein beliebiges Kohlenwerk erwerben. Es wäre ja thöricht, billige Tarife zu verlangen und die Bahnen verhindern zu wollen, daß sie sich billigstes Brennmaterial verschaffen. *) Gelingt es ihr, die Kohlen-Preise auf 15 oder 16 kr. herabzubringen und über den eigenen Bedarf noch zu verkaufen, so wird sie sich gewiß hohen Dank von Seite der Gesamt-Industrie Südbösterreichs erwerben; — ich selbst werde nicht neidisch auf den Gewinn blicken, der dadurch den Actionären zugewendet wird (die „Armen“, sie werden ihn noch brauchen!), — ja vielmehr zu lernen und diesem guten Beispiele nachzueifern suchen. — Gut wäre aber, wenn dann die Staats-Verwaltung etwas genauer nach den Zinsen des Capitals sähe, das eine solche Seiten-Unternehmung erfordern wird. Doch das ist bei unserem Herrn Finanzminister nicht anders zu denken.

Ein zweiter Fall, der es, wie bei dem Kohlentarife mindestens zweifelhaft läßt, ob die Südbahn-Direction wirklich nur die Hebung der Industrie und das Gedeihen des Unternehmens, dem sie vorsteht, im Auge hat, ob das „Talent“ im Sinne der vom Herrn A. v. L. den Eisenbahnen zugewiesene Aufgabe: „sie sollte die Geschäfte suchen „und nicht erst warten, bis sie ihr in den Mund gelaufen kommen“ — handelt, betrifft den Tarif für hydraulischen Cement. Daß von diesem Materiale in Wien ein immenser Verbrauch stattfindet, daß

*) In der Erwiderung der Direction der Südbahn in der „Presse“ Nr. 60 heißt es auch, daß „der Vortheil der aus der Verwendung der steierischen „Kohle auf den venetianer Linien für die Gesellschaft fließt, mindestens zweifelhaft sei.“ Zur Untersuchung dieser Behauptung führe ich folgendes an:

Die steierische Kohle, die im Venetianischen verwendet wird, kommt von Graßnigg und die Punkte, wo sie mit engl. Kohle in Conflict kommen könnte, sind Triest und Venedig, eigentlich Mestre. Loco Station Graßnigg kostet die Kohle 22 kr. Zoll-Ctr.. Die Fracht der eigenen Kohle berechnet die Südbahn pr. Zoll-Ctr. und Meile mit 0.45 kr. Von Graßnigg nach Triest sind 26.5 Meilen, nach Mestre 50 Meilen. Also kostet 1 Ctr. Graßnigger Kohle im Bahnhofe Triest 34 kr. oder die englische Tonne fl. 6.80 kr., — im Bahnhofe Mestre 44.5 kr. oder pr. engl. Tonne fl. 8.90 kr. Die Tonne engl. Kohl kostet noch gegenwärtig bei 10% Agio fl. 12, — loco Bord im Hafen und die Brennkraft der Graßnigger Kohle zur engl. auf beiderseits hiezu eingerichteten Kister (wie dieß die Locomotive der Südbahn sind) ist 4 : 3, daher in Triest $4 \times \text{fl. } 6.80 \text{ kr.} = \text{fl. } 27.20 \text{ kr.}$ entsprechen $3 \times \text{fl. } 12 = \text{fl. } 36$. — In Mestre $4 \times \text{fl. } 8.90 = \text{fl. } 35.60 \text{ kr.}$ entsprechen $3 \times \text{fl. } 12 = \text{fl. } 36$. — So steht es mit den Ausführungen der Südbahn!

die Nachfrage in der Bauzeit nie befriedigt werden kann, ist eine bekannte Thatsache. Um die Sache kurz zu machen, erzähle ich bloß, daß schon im Frühjahr 1862 eine Ermäßigung des Tarifes hiefür von Seite der Südbahn eingeführt wurde, doch war sie so unbedeutend, daß sie, wie vorauszusehen war, gar nichts nützte. Nachtheilig auf die Concurrnz wirkt insbesondere der Umstand, daß die Cemente fast durchgehends auf der Donau nach Wien geschafft werden können. Die Westbahn aber hat sich in ganz richtiger Würdigung dieses Artikels durch Herabsetzung des Tarifes auf $\frac{3}{4}$ fr. pr. Ctr. und Meile bemächtigt, und besiegt so den Wassertransport. Ich habe nun im März unter Vorstellung dieses übrigens der Südbahn ganz wohl bekannten Verhältnisses um gleiche Tarifbehandlung dieses Artikels ange sucht, dieß Ansuchen urgirt, aber bis zur Stunde nicht eine Antwort erhalten.

Nicht selten hört man als einen der Gründe gegen die Tarifherabsetzung im Allgemeinen anführen: es sei nicht gewiß, daß die Verkehrs-Mehrung mit der Ermäßigung gleichen Schritt halten werde. Doch liegt bei Cement diese Mehrung sicher da. Es sind im südlichen Steiermark und in Krain 4 derlei Fabriken, von denen jede gewiß die halbe Erzeugungsfähigkeit zur Disposition hat, und in Wien ist der Bedarf nicht zu bedecken. Nur eine gleiche Behandlung mit der Westbahn wird angestrebt und überdieß hat die Gewerkschaft den sofortigen Bau einer neuen Fabrik zugesichert, — doch nein! die Fabriken müssen stehen und die eigenen Waggons werden zu Hunderten leer hin- und hergeführt. Consument, Producent — und die Südbahn selbst leidet darunter, — aber die Direction derselben spricht von „offenkundigen Bemühungen, die Interessen des Publikums im Allgemeinen auf ihrem Gebiete nach besten Kräften zu fördern.“

Die zuverlässige Mehrung des Kohlentranportes bei Herabsetzung des Tarifes speciell zu entwickeln, halte ich für überflüssig, da Jedermann weiß, daß Krain an das Triestiner Gebiet und an das brennstoffarme Italien gränzt.

Wenn bei einer Actien-Gesellschaft der Geschäftsgang gut geordnet ist, und Jedermann den Platz ausfüllt, zu dem er berufen ist, insbesondere aber die Controlls-Abtheilung, d. i. der Verwaltungsrath seiner Pflicht genau obliegt, so ist bei so flagranten Verletzungen der gesellschaftlichen Interessen immer zu hoffen, daß dieser thätlich und

abhilflich eingreift. Was ist aber von dem Verwaltungsrathe der Südbahn zu erwarten, den selbst die eigenen Inspectoren in Gegenständen, die unzweifelhaft in sein Ressort gehören, ignoriren! So nur ist es erklärlich, daß die Directoren es wagen können, ungeschweht selbst unehrenhafte Mittel zu gebrauchen, wenn sie sonst nicht ihre Absichten durchzusetzen vermögen. *)

Was kann der Süden Oesterreichs von einer solchen Leitung der Eisenbahn erwarten!? Man hat Recht, wenn man von einer „empörten öffentlichen Meinung“ spricht, und hohes Verdienst für uns hat sich der steirische Landtag erworben, daß er diese ausländische Anstalt in's Auge gefaßt hat, — wenn auch in einigen Einzelheiten über's Ziel geschossen worden sein mag. Es scheint aber doch, daß die dort erhobenen Beschuldigungen durch die Wirklichkeit noch übertroffen werden. So ist mir z. B. durch einen zuverlässigen Herrn, der mir dieß wiederholt als ganz bestimmt bestätigte, mitgetheilt worden, daß die Südbahn „Einzelnen“ im Geheimen Tarif-Ermäßigungen gewähre. Obgleich ich darauf aufmerksam machte, daß dieß dem §. 41 der Concessions-Urkunde zuwiderlaufe und eine solche Uebertretung denn doch kaum denkbar sei, beharrte mein Gewährsmann doch bei der Behauptung. Sollte das Handels-Ministerium diese Angabe für wichtig genug halten, um eine Untersuchung einzuleiten, so bin ich bereit, nähere Andeutungen zu geben, wo die Uebereinkunft hierüber zu finden wäre.

Das Mißtrauen gegen die Südbahn-Gesellschaft ist unendlich groß, und es scheint nicht so gar abstrus, wenn man dieser von Paris protegirten und durch ausländische Directoren, — die dem Verwaltungsrath gegenüber factisch die oberste Gewalt haben, — geleiteten Unternehmung nicht die reinsten Absichten unterlegt. Man gedenke nur des unvollendeten Zustandes der italienischen Bahnen im Jahre 1859, und nicht zur un rechten Zeit und am un rechten Plage dürfte die Erinnerung an Dr. Bingler, früheren Generalsecretär der lomb.-venet. Eisenbahn sein. Ich glaube nicht, daß in Frankreich z. B. irgend ein Ausländer, der noch mit einem Cocon-Faden an seinem

*) Ich gebrauche hier keinen Ausdruck, den ich nicht auch zu vertreten im Stande wäre. Uebrigens ist er nicht bloß in meinen Erfahrungen gerechtfertigt; — auch andere Geschäftsmänner, die mit der Südbahn zu thun haben, könnten mit ähnlichen Angaben auftreten.

Stammlande hängt zu einer bedeutenden Stellung gelangen würde. Aus natürlichen Gründen; — denn sind Staatsbürgerthum, Vaterland, Vaterlandsliebe zc. nicht hohle Worte, so ist das Ueberantworten hoher Staatsstellungen in „fremde“ Hände mindestens unklug. Die öffentlichen Eisenbahnen aber sind die Adern, durch welche das Blut des Staatskörpers rollt. — Freilich heißt es dann, die ausländischen Beamten sind auch den österreichischen Gesetzen unterworfen, — aber es kann Dienstleistungen geben, die den Ausländer rehabilitiren, sobald er die Grenzen des Reiches überschritten hat.

Uebrigens was haben denn die ausländischen Gesellschaften mit ihren ausländischen Directoren geleistet? — Die Staatsbahn mit ihren prachtvollen Objecten aller Art steht am Rande der Staatssubvention, — und $7\frac{1}{2}\%$ Dividende, wie sie die Südbahn auszahlt, die nicht minder herrliche Objecte um einen Spottpreis in die Hand bekommen hat, sind denn doch ganz und gar nicht Beweise für geniale Leistungen, und lassen nach der bedeutenden Minderung der Einnahmen von 1,300.000 fl. bis Ende Mai d. J. für das Jahr 1863 Aehnliches wie bei der Staatsbahn besorgen. Wahrlich die Verhältnisse der Eisenbahnen sind unter die nicht geringen Uebelstände zu zählen, an denen unser Vaterland leidet. Eine Reform ihrer Verwaltungen ist dringend nöthig, — und wenn man sie nur haben will, wird man im Inlande genug ebenso intelligente als patriotische Männer finden, die die Leitung derselben zu übernehmen im Stande sind. Hat man doch gezwifelt, ob in Oesterreich — — Minister zu haben seien, — und man hat sie, zuverlässig nicht zum Nachtheile des Reiches, gefunden!

Die Industrie Südoesterreich's, speciell die Eisen- und Kohlenwerke Kärnten's, der südl. Steiermark und Krain's, verdienen in diesen Bestrebungen nach niedern Tarifen besondere Berücksichtigung aus vier Gründen:

1. Weil dieser Theil Oesterreichs im Verhältnisse zum Norden noch sehr arm an Industrie ist, diese gehoben, vielfältig erst geschaffen werden muß.

2. Ist es die Nähe des Meeres, das die Concurrnz aller seefahrenden Nationen weckt.

3. Ist die Kohle von Graz abwärts durchgehends nur Braunkohle, mittlern oder jüngsten Alters, also weniger brennkraftig und daher ihrer Natur nach weniger geeignet, hohe Frachtsätze zu ertragen.

„Da billige Kohlen und billiges Eisen gleichbedeutend sind mit guter Kohle und gutem Eisen, so muß eben ein billiger Frachtsatz diesem Mangel abhelfen.“

4. Es ist nicht zu verkennen, daß der Norden Oesterreichs in seinen Eisenbahnverhältnissen viel mehr die Bedingungen zur Selbsthilfe in sie trägt, als der Süden. Allerdings sind dort die Kohlentarife noch illiberaler, als hier, aber da die Kohle dort fast durchweg sehr edel ist, verträgt sie auch höhere Transportkosten — und es ist möglich, daß dort neue Bahnen durch neue Gesellschaften entstehen, die die abnormen Tarif-Auswüchse der Monopolisten beschneiden werden. Bekannt ist schon der mit der Nord- und Staatsbahn concurrirende Einfluß der böhmischen West-, der bairischen Ost- und der österreichischen Westbahn, die es möglich machen, daß Kohle aus der Nähe Prags auf diesem enormen Umwege nach Wien transportirt werden kann. *) Wo kann aber dem Süden Oesterreichs ein solcher Erlöser erstehen? Nicht allein, daß irdische Hindernisse der Anlage einer Concurrrenz-Bahn entgegenstehen, ist es wieder das leidige Privilegium, das alle Selbsthilfe abschneidet. Nicht deshalb, daß die Südbahn verkauft wurde, traf den Süden Oesterreich's so empfindlich, sondern deshalb weil ein so ungeheures Terrain in eine Hand gelegt wurde, wurde die Art an die Wurzel unserer Thätigkeit gelegt; — und sie wird zuverlässig vernichtet, wenn nicht rechtzeitig d. i. schnell abgewehrt wird.

Herr A. v. L. meint, wir sollen warten bis in den General-Versammlungen der Eisenbahnen die Actien-Besitzer aufstehen, und „Revision der Kohlentarife fordern;“ — und man erkennt nicht genau, ob es Ironie ist, wenn Herr A. v. L. früher bemerkt: „es werde dieß hoffentlich zu einer Zeit geschehen, wo die Industrie Oesterreich's noch Kraft genug hat, jenen Aufschwung wieder zu gewinnen, welcher sie befähiget, das Vaterland groß und glücklich zu machen.“ — „Wieder zu gewinnen“ — liegt sie also schon darnieder. — Beweisen denn die bedeutenden Minder-Einnahmen der Eisenbahnen selbst und der Südbahn insbesondere trotzdem, daß letztere ihre Strecken vermehrt hat, nicht schon zur Genüge, daß Production und Handel stocken? Sind die massenhaften Arbeits-Entlassungen ver-

*) Diese Bahn hatte dabei den Tarif von 0.68 kr. pr. Zoll-Ctr. und Meile, also um 0.22 kr. weniger als die Südbahn.

schiedener Eisen- und Kohlenwerke nicht bekannt? Worauf wartet man also noch? — Im steierischen Landtage sagte man der Südbahn nach, „daß sie die österreichische Industrie zu Grunde richten wolle.“ Die General-Direction der Südbahn findet dieß lächerlich; — auch ich glaube es nicht. — Die Industrie will die französische Südbahn nicht zu Grunde richten; das scheint mir sicher, — diese nicht — aber viel mehr Wahres dürfte die Vermuthung heben, daß die gegenwärtigen Inhaber derselben ruiniert und gezwungen werden sollen, ihre Etablissements zu verkaufen. — Dann wird man den „Beweis“ als hergestellt betrachten, daß die Industrie mit diesen Tarifen nicht bestehen kann, und dann wird man sie zu Nutz und Frommen — „Anderer“ abändern; — früher nicht, wenn die hohen Staatsorgane uns nicht schon jetzt zu Hilfe kommen.

Eine andere Aussicht haben wir nicht, — denn wollten die Eisenbahn-Verwaltungen freiwillig zum Bessern sich wenden, so hatten sie hiezu Zeit genug. Ihre eigenen verminderten Einnahmen datiren nicht vom Jahre 1863, sondern sind wie die magern Dividenden beweisen, viel älter. Herr A. v. L. billigt das Einschreiten der Staatsbehörde gegen die Eisenbahn-Verwaltungen nicht, aber vielleicht bloß deßhalb, weil er das österr. Eisenbahn-Verhältniß, insbesondere das der Südbahn von einem falschen Standpunkte betrachtet, etwa so wie das englische oder belgische Verhältniß anzusehen ist, wo Eisenbahnen mit Eisenbahnen nach allen Richtungen der Windrose concurriren und häufig sogar schiffbare Flüsse und Kanäle an ihrer Seite laufen. Da kann sich füglich der Staat eine Beeinflussung ersparen; — wir aber ringen mit „„Privilegien.““ Die Concessionen sind gegeben, das ist wahr, und müssen heilig gehalten werden, wie jedes Eigenthum. Aber Eisenbahnen sind in erster Linie Staats-Institute, wie Reichsstraßen, Post, Flußschiffahrt zc. — Die Concessionen sind gegeben unter der selbstverständlichen Voraussetzung, daß die Verwaltungen derselben nach rationellen Principien — nicht sich selbst, d. i. den Actionären und Andern zum Nachtheile vorgehen; — sie sind gegeben zur Förderung, nicht zur Vernichtung des allgemeinen Besten, — sie sind gegeben unter der selbstverständlichen Voraussetzung, daß „die in den Gesetzen zur Erhaltung und Beförderung des allgemeinen Wohles vorgeschriebenen Einschränkungen nicht übertreten werden“; — und es ist selbstverständlich, daß, so wie jedes Mitglied des Staates auch die Eisen-

„bahnen gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das volle Eigenthum einer Sache abtreten müssen, wenn es das allgemeine Beste erheischt.“ Auf Grund dieses Principes ist weiland die Thurn und Taxis'sche Postanstalt abgelöst worden, ist die großartige Grundablösung durchgeführt worden u. u. u. und werden sehr wahrscheinlich wie in der Schweiz seiner Zeit, alle Eisenbahnen in die Hände des Staats übergehen, wie es die Reichsstraßen sind. Sehr wahrscheinlich im Geiste dieses Principes wurde der Südbahn derselbe Zoll-Erlaß für die Einfuhr von Eisenbahn-Artikeln bewilligt, ohne daß man sich um den Schaden der inländischen Fabriken bekümmerte, die sich auf Grundlage des neuen Zoll-Tarifes eingerichtet haben. Auf Grund desselben Principes wurden in Preußen die Pfennig-Tarife octroirt, und der Veranlasser dieser Maßregel, Minister v. d. Heidt, wird trotz politischer Gegnerschaft als ein Mitbegründer der preußischen industriellen Macht von Consumen ten, Producenten und — von den Eisenbahn-Gesellschaften hoch geehrt. — Das Recht, ja die Pflicht der Staatsbehörde hier einzugreifen, wo nur Mangel an Einsicht oder übler Wille der Wohlfahrt des Reiches entgegensteht, ist zweifellos. — Genau genommen, bestreitet Herr A. v. L. dieß auch nicht; nur „„opportum““ findet er den Eingriff nicht, „um das Capital dem Eisenbahnbau günstig zu erhalten.“ Da erscheint aber wieder der Widerspruch, in dem sich Herr A. v. L. bewegt. — Weil man also etwas Vernünftiges verlangt, weil man „richtige Kohlen-Tarife“, eine „verständige Tarifspolitik“ anstrebt, sollte das Capital vor den Eisenbahnen zurückschrecken? Es ist kein Grund vorhanden, das „Capital“ für so befangen zu halten. — Besser man räume die Sandbarren weg, die den freien Ausfluß des Stroms der Einnahme in das Meer (die Actionäre) verhindern, und außerhalb desselben Seen bilden. Mit dem aus den Erfahrungen anderer Bahnen erwiesenen Satze, daß „Pfennigtarife die Interessen der Eisenbahnen nicht beeinträchtigen, sondern fördern“ wären alle Maßnahmen der Staatsbehörden hinlänglich gerechtfertigt, und es würde den Eisenbahnen schwer werden, einen „Schaden“ nachzuweisen. Möglich wohl, daß im ersten Jahre ein Ausfall zum Nachtheile der Bahnen zum Vorschein käme, aber desto rapider wäre das Steigen der Einnahmen in den folgenden Jahren.

Wir sind „am Wendepunkte“ — „die Situation ist unerträglich“ und das „Maß unserer Geduld ist erschöpft“; — aber wir sind getrost, daß unsere hohen Staatsorgane sämmtlich diese Frage mit dem Ernst, — der Gründlichkeit und der Ausdauer in Verhandlung ziehen werden, die sie verdient. Es handelt sich um die Existenz der zahlreichen Menschenklasse, welche von der „Arbeit“ lebt, es handelt sich um viele Millionen des National-Vermögens. — Nach einer guten Justiz ist die Begründung einer festen materiellen Grundlage die erste Bedingung eines wohlorganisirten Staates. Beide gehen allen andern Fragen weit vor; — jene ist die sicherste Stütze der Freiheit im Innern, diese gibt die Kraft des Staates nach Außen *).

S a g o r am 8. Juni 1863.

Friedrich Langer,

Werkdirector der Gewerkschaft am Savestrome.

*) Während des Druckes dieses Memorias erfahre ich auf privatem Wege, daß die Südbahn den Frachtsatz für Cement auf 1 Mkr. pr. Zoll = Ctr. und Meile herabgesetzt habe. — Ein neuer Beweis, daß man sich mit fruchtlosen Scheinmaßregeln begnügen zu können glaubt! —



(Aus der „Wiener Kaufmannshalle“ de anno 1863.)

Unsere Kohlen-Carife.

„Kohlen und Eisen haben England groß gemacht, haben ihm sein Uebergewicht über die continentale Industrie errungen“, dieser Satz ist schon unzählige Male unter Stoßseufzern und national-neidischen Seitenblicken dießseits des Canals geschrieben worden; selten aber hat man ihn fruchtbar verwerthet, d. h. selten hat man die beherzigenswerthe Lehre aus ihm gezogen, die er enthält, wenigstens — bei uns in Oesterreich nicht.

Daß man Eisen und Kohlen, als Geschenke der Natur, nicht schaffen, daß man ihre Quantitäten nie, und ihre Qualitäten (durch ein vervollkommnetes Betriebsverfahren beim Eisen) nur bis zu einem gewissen Grade erhöhen könne, das weiß Jedermann. Aber auf eine ihrer Eigenschaften, welche der Qualität völlig die Wage hält, kann die menschliche Arbeit und Geschicklichkeit einwirken, auf den Preis. Billige Kohlen und billiges Eisen ist gerade so viel werth, wie gute Kohlen und gutes Eisen!

Hat man bei uns diese triviale Wahrheit schon überall begriffen, namentlich an den Stellen, die es allein in der Hand haben, dieselbe zur praktischen Thatsache werden zu lassen? Wir wissen es Alle, Nein!

Der Preis der Kohlen und des Eisens ist nicht bloß von ihren Herstellungskosten am Orte der Erzeugung, er ist auch sehr wesentlich von den Kosten der Befrachtung abhängig, und diese spielen verhältnißmäßig eine um so größere Rolle, je niedriger der ursprüngliche Herstellungspreis und je weiter die Entfernung ist, in welcher das Material versührt werden soll. Hier sind es nun vornehmlich unsere Eisenbahnen, diese allgemeinen Landes- und Volks-Verkehrsanstalten, denen die Aufgabe zufällt, die etwaige Ungunst der natür-

lichen Lage auszugleichen und der Landes-Industrie unter die Arme zu greifen. Daß unsere österreichischen Bahnen diese Aufgabe bisher noch nicht begriffen, wenigstens aber Nichts gethan haben, zu ihrer Erfüllung Hand anzulegen, ist leider eine nicht zu bestreitende Thatsache. Lediglich unter dem Unverstande oder dem üblen Willen unserer Bahnverwaltungen leiden sämtliche, auf Kohlen und Eisen angewiesenen österreichischen Industriellen; jene allein verschulden es, wenn sie erfolglos sich abmühen und die Concurrnz des Auslandes ungeschützt auf keinem Markte zu bestehen vermögen; jenen zum großen Theile ist es zuzuschreiben, daß die Abschließung von Zoll- und Handelsverträgen auf denjenigen Grundlagen, welche die vorgeschrittene außerösterreichische Industrie mit Fug und Recht fordern kann, für Oesterreich noch lange eine Chimäre bleiben wird!

Mit dem oft gehörten Einwande, daß eine Herabsetzung der Frachttarife, namentlich der für Kohlen und Eisen, im Interesse der Bahnen selbst nicht ausführbar sei, daß diese dabei nicht bestehen und ihren Actionären dann nicht mehr die gewünschten Dividenden auszahlen könnten, dürfen sie nicht mehr kommen; die seit lange sorgfältig gesammelten Erfahrungen auf allen Bahnen der Welt beweisen ihnen das Gegentheil. Es sei ein einziges, aber entscheidendes Beispiel in den preussischen Bahnen, die bekanntlich den Pfennigtarif für Kohlen, und überall bedeutend ermäßigte Tarife für Eisen angenommen haben, angeführt. Obwohl nämlich auf den preussischen Bahnen seit 1844 die Güterfrequenz sich versachsfacht, die Güter-Frachteinnahme pr. Meile Bahnlänge aber nur auf das Dreieinhalbfache und die Brutto-Einnahmen pr. Meile Bahnlänge kaum auf das Doppelte gestiegen, obwohl die Betriebs-Einnahmen pr. Centner Gut und Meile auf weniger als die Hälfte herabgegangen, die Betriebs-Ausgaben pr. Nutmeile dagegen um circa 22 Procent gestiegen sind; — trotz alledem hat sich das Verhältniß der Betriebs-Ausgaben zu den Betriebs-Einnahmen gegen 1844 um 2 Procent günstiger gestellt und der reine Ueberschuß hat sich von 5 auf $5\frac{3}{4}$ Procent des gesammten Anlage-Capitals erhöht, ein augenfälliger Beweis, „daß in wirthschaftlichen Dingen eine Division der Preise zur Multiplication der Erträge führen kann.“

Mit diesem Einwande ist es also Nichts! Welche Erfolge aber jene Herabsetzungen für die national-ökonomischen Verhältnisse Preu-

fen's herbeigeführt, das ergibt sich, um bei Kohle und Eisen stehen zu bleiben, daraus, daß, obwohl der Pfennigtarif für Kohlen auf den außerpreussischen Bahnen noch nicht überall eingeführt ist, obwohl der Transport noch mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, dennoch schlesische Kohlen nach Stettin gehen, westphälische nach Bremen und Rotterdam, um dort die englischen mehr und mehr zu verdrängen; daß auf den Ost- und Nordseemärkten schlesisches und rheinisch-westphälisches Eisen — gegen englisches und schwedisches allerdings noch immer geschützt, wenn der Zoll gegen früher auch bereits herabgesetzt ist, — mehr und mehr erscheint und diesen erfolgreich Concurrenz zu machen beginnt.

Was haben nun wir, deren natürliche Productions-Bedingungen für beide Artikel zum Theil noch günstiger sind, wie die der preussischen Gebiete, solchen Erfolgen anders entgegenzusetzen, als das beschämende Geständniß, daß dem ausbeutenden Monopol unserer Eisenbahnen gegenüber Capital und Arbeitskraft nutzlos verschwendet, vergebens sich abmühen, den einheimischen Bedarf ausreichend zu befriedigen, geschweige denn im Stande sind, auf dem ausländischen Markte mit Erfolg aufzutreten.

Solchem Zustande ein Ende zu machen, ist wahrlich endlich Zeit! —

(Aus der Beilage zu Nr. 129 der „Presse“ de a. 1863.)

Bur Kohlentarif- Frage.

(Aus dem Bureau des „Vereins der österreichischen Industriellen.“)

A. v. L. Den Industriellen geht es oft wie den Staatsmännern: sie brauchen zur Lösung der dringendsten Fragen die meiste Zeit.

In der Politik gibt es Situationen, die unerträglich für alle Theile sind, und die doch Niemand zu beendigen wagt. In der Industrie ist das Nämliche der Fall. Aber auf beiden Gebieten tritt unwiderruflich eine Entscheidung ein, wenn das Maß der Geduld auf einer Seite erschöpft ist. Dort spricht die Gewalt der Waffen, hier die Gewalt der materiellen Interessen das letzte Wort.

Ein solcher Wendepunkt scheint in diesem Augenblick bezüglich einer Frage gekommen zu sein, welche für die österreichische Industrie von höchster Bedeutung ist. Wir nennen sie: die Aufstellung richtiger Kohlenfrachtstarife auf den heimischen Eisenbahnen.

Was die Handelskammer- Berichte aller Kronländer seit Jahren begehren, was die Industriellen aller Zweige als das wichtigste Moment ihrer Concurrenzfähigkeit mit dem Auslande hervorgehoben haben, soll nicht mehr als „schätzbares Material“ in Registraturen vermodern, sondern im freien und lebendigen Austausch der Gefinnungen mit jenen Männern verwerthet werden, welche unser vaterländisches Eisenbahnwesen beeinflussen.

Unter diesen Umständen schien es eine lohnende Aufgabe, sich mit dem Studium dieser Frage zu beschäftigen, und durch die Veröffentlichung der gewonnenen Resultate jenen Körperschaften die Wege zu ebnen, welche sie als Repräsentanten der Industrie zu wandeln berufen sein werden. Der Verfasser weiß, daß ähnliche Aufgaben in

industriellen Kreisen zu den populärsten gehören; aber er verhehlt sich hiebei auch die Schwierigkeit nicht, den Gegenstand in diesem mächtigen Blatte überzeugend und erschöpfend zu behandeln.

Zwei Dinge haben ihn hiebei getröstet: Erstens wird er trotz der Fülle des niedergelegten statistischen Materials jede Ziffer auf eine möglichst reine Quelle zurückführen, und etwaige Fehler immer durch die Wandelbarkeit entschuldigen können, der die Statistik bei dem unaufhaltsamen Aufschwunge des Verkehrs ausgesetzt ist.

Zweitens beruhigt es ihn, daß er keinen Kampf mit den österreichischen Eisenbahnen beginnen will; der Verfasser kennt aus eigener Anschauung die großen Schwierigkeiten, mit denen sie zu kämpfen haben, und er fühlt im allgemeinen eine hohe Achtung vor den Kenntnissen und der Solidität unserer vaterländischen Bahnverwaltungen und Directionen.

Wenn er in diesen Aufsätzen des Auslandes oft mit Anerkennung gedenken wird, so geschieht es mit dem Wunsche, daß Oesterreich, welches auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues so unendlich viel geleistet hat, endlich auch einmal zur Ausübung einer verständigen Tarifspolitik gelangen möge.

Das Eine aber glauben wir an die Spitze dieser Aufsätze stellen zu müssen: die Eisenbahnen sind unsere natürlichen Verbündeten, und nur in Gemeinschaft werden wir Industrielle bald zweckmäßige und billige Kohlenfrachten erhalten.

Die Wichtigkeit der Kohle braucht den Bürgern des neunzehnten Jahrhunderts wohl nicht mit vielen Worten geschildert zu werden; mit Recht nannte sie ein englischer Staatsmann die Trägerin der Cultur; mit Recht kann man sagen, daß die Gewinnung der Kohle jenem Jahrhundert vorbehalten wurde, welches man das Jahrhundert des Fortschrittes nennt.

Wenn die Welt heute jährlich 3000 Millionen Centner Kohlen braucht und die Erzeugung des entsprechenden Quantum Holz der Landwirthschaft ein Areal von 35.000 Quadratmeilen entziehen würde, so ist damit nicht allein gesagt, daß wir ohne Kohle nicht mehr Brod genug hätten, uns zu ernähren, und nicht mehr Material, um uns zu wärmen, sondern die Natur gab uns auch gleich eine solche Menge dieses kostbaren Materials, daß wir behaupten können, der größere Verbrauch desselben gehe mit der Veredlung unseres körperlichen und

geistigen Wohles Hand in Hand. Fast jede neue Erfindung steht mit der Kohle in irgend welcher Verbindung, und so macht sie sich der Industrie, wie der Landwirthschaft und den Wissenschaften gleich dienstbar.

Auch auf Oesterreich hat die Kohle einen sehr nachhaltigen Einfluß geübt. Wenn dem Gebrauch derselben auch im Anfange, bisweilen selbst noch heute, ein gewisses Vorurtheil begegnet, so lehrt uns doch ein Blick auf das österreichische Eisenbahnnetz, welches gegenwärtig bereits 746 Meilen umfaßt, welchen Werth dieses wichtige Brennmaterial für uns besitzt.

Auch die Benützung der Kohle zur Stubenbeheizung wächst in erstaunlichem Maße, und wenn auch das Holz unter den Heizmaterialien wahrscheinlicher Weise noch lange nicht verdrängt sein wird, so sehen wir doch aus einer uns vorliegenden statistischen Uebersicht, daß von 25 Hauptstädten aller Kronländer der Monarchie in achtzehn derselben die Kohle bereits neben dem Holz einen lohnenden Markt gefunden hat; die trotzdem steigenden Holzpreise tragen das Ihrige dazu bei, und es geht daraus klar hervor, daß in Zukunft namentlich bei vermehrten Communicationen und verbesserten Defen, die Kohle berufen ist, jener unsinnigen Verschwendung eine Ende zu machen, welche in Oesterreich theilweise mit dem Holzgebrauch getrieben wird; denn so lange es in Oesterreich noch Kreise gibt, wie der zu Tarnopol, wo man aus dem Miste des Viehes Ziegel formt und sie verbrennt, anstatt sie zur Düngung zu benützen, so lange es noch Männer gibt, die den Gebrauch der Kohle bei Industrialwerken verdammen, weil sonst die Staatsforsten niedrigere Holzpreise im Bezirke erzielen würden, so lange noch das köstliche Product des steirischen Erzberges bei Holzkohlen-Feuerung auch nur mit einem Centner zu gewöhnlichen Stabeisensorten verwandelt wird, so lange kann man sagen, steht der Gebrauch der Kohle in Oesterreich auf einer fast kindlichen Stufe der Entwicklung.

Trotzdem ist unser Bergbau auf Kohle, der beim Beginnen der Zwanziger-Jahre kaum drei Millionen Centner betrug, bis heute um das Fünfundzwanzigfache, nämlich: auf circa 75 Millionen Centner, gestiegen.

So groß diese Vermehrung aber auch scheint, so klein ist sie doch im Vergleich zu Großbritannien, welches gegenwärtig 1500 Millionen Centner, und zu Preußen, welches nahe an 300 Millionen Centner

producirt, und noch trauriger erscheint uns das Verhältniß, wenn wir Frieße auch in dem Abschnitt seiner trefflichen Arbeit glauben dürfen, wo er uns berechnet, daß auf einen Kopf der Bevölkerung zu Großbritannien eine Production von 5040 Pfd. auf Preußen „ „ „ 1550 „ auf Oesterreich eine „ „ 180 „ kommt, so daß unter den civilisirten Staaten nur noch Baiern, welches bekanntlich sehr wenig Kohle besitzt, mit 110 Pfd. und Rußland mit 2 Pfd. hinter Oesterreich rangiren.

Die Production ist allerdings keine Norm für den Verbrauch, sie wird in Oesterreich jedoch ein sehr wichtiger Anhaltspunkt, nachdem die Ausfuhr die Einfuhr um circa 1,000.000 Etr. übersteigt.

Wenn man den Steinkohlenverbrauch eines Landes als den Gradmesser seiner Cultur betrachtet, so wäre selbst diese unsere geringe Ausfuhr ein ungünstiges Symptom für uns, denn England führt von seinem Ueberfluß doch nur den ersten Theil der Förderung aus, und Frankreich, welches per Kopf noch immer 410 C. selbst producirt, führt noch gegen 45 Percent fremder Kohle ein, um seiner einheimischen Consumtion zu genügen.

Auch im Zollverein werden, wenn man Einfuhr von Ausfuhr abzieht, nur fünf Percent der Production exportirt, im Verhältniß zur Production per Kopf in Oesterreich noch immer weniger.

Wir lassen nun aber diese Ausfuhr, welche bei uns ohnedieß wahrscheinlich nur eine Folge des Agios war, ganz beiseite, und beschäftigen uns mit dem geringen Verbrauch in Oesterreich selbst.

Nach einer uns vorliegenden Notiz calculirte sich der Grubenpreis österreichischer Schwarzkohle in 1861 mit 18,1 fr., der der Braunkohle auf 12,2 fr.

In England würde das gleiche Maß trotz einer seit mehreren Jahren sehr bedeutenden Erhöhung auf 13 fr., in Preußen auf 3 Sgr. oder circa 15 fr. zu stehen kommen. Es ist nun allerdings sehr schwer für uns zu ermitteln gewesen, wie der Durchschnitts-Verkaufspreis sich in den verschiedenen Theilen der englischen und preußischen Monarchie stellte; man wird im Großen und Ganzen aber nicht fehlgehen, wenn man ihn auf das Doppelte des Grubenpreises beziffert; dagegen weist eine uns vorliegende sorgfältige Zusammenstellung nach, daß sich der Verkaufspreis der österreichischen Steinkohle

an 23 Orten aller Kronländer der Monarchie durchschnittlich mit 96.⁶⁰, der der Braunkohle mit 53 $1\frac{1}{8}$ fr. calculirt.

Diese Preise sind also das Fünffache des Grubenwerthes, und wenn sie auch auf eine unbedingte Richtigkeit keineswegs Anspruch machen, so zeigen sie doch in erschreckender Weise, wie drückend hohe Kohlenpreise wir haben.

Glücklicherweise wissen wir aber, daß der Boden Oesterreichs mit Kohlen unendlich reich gesegnet ist; fast jedes einzelne Kronland besitzt nachgewiesene Kohlenfelder von großem Umfange.

Bei Schluß 1859 waren bereits 174 Millionen Grubenmaßen auf Kohlen belehnt, wovon Böhmen, Mähren und Siebenbürgen Kohlenlager enthalten, die sich den Kohlenwerken anderer Staaten unbedingt ebenbürtig an die Seite stellen können; auch in ihrer Beschaffenheit, und namentlich in der Heizkraft, haben wir ganz vorzügliche Kohlen aufzuweisen, die oft nur von englischer Cardiff-Kohle übertroffen wird. Wo die Qualität eine geringere ist, wie dieß bei dem in Oesterreich bestehenden Vorkommen aller Altersstufen nicht anders möglich, da sind die Selbstkosten bedeutend geringer, und nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge sollten die Preise weitaus für die mangelnde Qualität entschädigen. Wenn nun trotz dieses Kohlenreichtums die Kohle an der Grube bereits theurer als in anderen Ländern ist, und sich ihr Werth fünf Mal erhöhen muß, ehe wir sie verbrennen, so mögen die Ursachen dieses National-Unglücks wohl in manchen traurigen Zuständen des Reiches liegen, der Hauptgrund aber wird immer in der theuren und unrichtig geregelten Verfrachtung der Kohle gesucht werden müssen. Sehr geistreich hat der Statistiker Dr. Engel einmal berechnet, daß der Chausséetransport von einem Centner Silber im Werthe von 3000 Thlr. per deutsche Meile etwa $\frac{1}{1000}$ Percent, der von einem Centner Steinkohle im Werthe von 3 $\frac{1}{2}$ Sgr. aber 28 Percent des Werthes absorbiren würde; einen Centner Silber könnte man fünf Mal um die Erde auf Chausséen fahren, ehe sein Werth verfahren würde, einen Centner Kohle nur 3 $\frac{1}{4}$ Meilen weit. Ohne billige Frachten gibt es also keine billige Kohle, und folgerichtig auch keine blühende Industrie; aber nicht der billige Frachtsatz allein ist es, der uns fehlt, es ist vielmehr der Mangel eines richtigen und verständigen Principes, der die

Kohlentariße unserer Eisenbahnen so unendlich drückend für uns erscheinen läßt. Unzweifelhaft sollte es der erste Grundsatz einer Bahnverwaltung sein, das Wohl des Landes für ihr eigenes Wohl zu halten.

Um nun das Befinden des Landes kennen zu lernen, namentlich um seinen Handel und Verkehr richtig zu beurtheilen und sich ihm anzupassen, dazu gehört ein tiefes, fleißiges Studium und ein immer offenes Ohr für Klagen und Wünsche der Bevölkerung, dazu gehört, daß eine Eisenbahn-Verwaltung, wie jeder andere Kaufmann oder Spediteur, aus eigenem Trieb die Strömungen des Verkehrs aufspüre, die in Folge veränderter Conjectur bald nach dieser, bald nach jener Seite gehen, und so kann man dann in kurzem die Aufgabe der Eisenbahnen mit dem practischen Worte bezeichnen: „sie soll die Geschäfte suchen, und nicht erst warten, bis sie ihr in den Mund gelaufen kommen.“

Die Anwendung dieses Grundsatzes wird einen verständigen Tarif zur Folge haben. Was geschieht hiegegen meistens bei uns: Ist eine Eisenbahn fertig gebaut, so legen die Directionen ihren Verwaltungsräthen einen Tarif vor, wobei die Kohlenfrachten allerdings meistens ermäßigten Frachtsätzen angehörten, die Ermäßigung sieht aber so aus, daß auf kleine Strecken das Frachtfuhrwerk noch lustig neben der Bahn einhertraben kann; für diese kleinen Entfernungen bis zu fünf Meilen variiren die Kohlenfrachter der österreichischen Eisenbahnen zwischen 1 bis 11 kr., belaufen sich aber meistens über 2 kr. für den Centner per Meile.

Ein zweiter Satz beginnt in der Regel bei 10 Meilen, und variirt zwischen 1 und 1 ½ kr., während endlich noch ein dritter Frachtsatz auf einzelnen Bahnen platzgegriffen hat, der unseres Wissens am billigsten auf der Kaiserin Elisabethbahn mit 0,88 kr. für böhmische Kohle normirt wurde, weil die Kohle, um nach Wien zu gelangen, einen großen Theil der Westbahn durchlaufen muß.

Solche Ermäßigungs-Vorschläge erfreuen sich aber der Billigung der respectiven Verwaltung oft nicht, denn man vermißt die Garantie, daß der durch ermäßigte Sätze hervorgerufene Ausfall durch vergrößerten Verkehr gedeckt werden würde.

Dieser Aengstlichkeit verdanken wir den ersten Tarif auf der böhmischen Westbahn, der nunmehr glücklich beseitigt ist. Die Folgen

desselben waren, daß die Gruben des Pilsener Reviers sich nicht entwickeln konnten, und der Transport auf der neuen Eisenbahn abnahm, anstatt zuzunehmen. Bei Verfassung des neuesten, nunmehr vom 1. April giltigen Specialtarifs hat eine bedeutend verständigere Politik gewaltet; zu bedauern bleibt dabei nur, daß die Frachtsätze innerhalb 5 Meilen so ungebührlich hoch gegriffen sind; es ist doch gerade innerhalb des Pilsener und Radnißer Reviers zu wünschen, daß sich eine lebhaftere Industrie entwickle. Es ist ferner an diesem Tarif zu bemängeln, daß für alle Kohlenarten ein Frachtsatz angenommen ist; bekanntlich ist der Gries- und Kleinkohlenfall auf den Pilsener Gruben ein ungemein großer, und dieselben kommen daher in die Lage, für diese keinen Kohlen eine geringere Fracht beanspruchen zu müssen, wenn sie überhaupt an fremden Märkten concurriren wollen. Dies müssen sie aber, weil sie sonst die Kleinkohle auf die Halde stürzen, und abgesehen von der Feuergefährlichkeit so viel an Zinsen und Generalkosten verlieren, daß sie über kurz oder lang auch mit den Steinkohlen nicht mehr concurrenzfähig sein werden. Hier zeigt sich so recht, daß die Industrie sich nicht den Bahnen, sondern die Bahnen der Industrie sich anpassen sollen.

Man wird uns da einwenden, daß bei einem verschiedenen Tarif der Abnehmer künftighin gar keine Stückkohle mehr kaufen wird, und daß die verschiedenen Tarife überdies das Bahnpersonal nur zu Unterschleifen verleiten. Der erste Uebelstand findet bei der wesentlichen Differenz zwischen Pilsener Stück- und Pilsener Kleinkohle keine Anwendung; der letzterer wird nur ein Sporn sein, für redliche Beamte zu sorgen, woran noch kein Mangel ist, und wobei auch das Publicum am Ende aller Dinge immer am besten fahren wird.

Von den Klagen, die uns überdies aus dem Pilsener Revier zugekommen, heben wir nur noch hervor, daß der Specialtarif Nr. I. wenigstens eine Ladung von 200 Centnern verlangt, während die Köln-Mindener und Oberschlesische Bahn nur deren 100, und die bayerische Staatsbahn nur 80 Centner fordert. Ferner klagt man über die Einhebung einer Aufnahmsgebühr, eines Auf- und Abladegeldes und einer Versicherungsgebühr von 60 fr., die zu hoch normirt ist, und somit die Versicherung mit Unrecht zu einer Einnahmsquelle für die Bahn werden läßt. Die Aufrechnung einer doppelten Stempelmarke fällt mehr dem unglücklichen Gebührengesetz, als der Bahn zur Last, wenn gleich jeder andere Spediteur sie selbst tragen würde.

Der neue Tarif der böhmischen Westbahn setzt für Entfernungen über 5 Meilen einen Satz von $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{3}$ fr. fest, und macht dabei keinen Unterschied, ob die Kohle nach Prag oder nach Baiern zu geht; es ist dieß wahrscheinlich auf den Wunsch der Prager Handelskammer geschehen. Wir werden später Gelegenheit haben, zu zeigen, daß Pilsener und Radnitzer Kohle naturgemäß nur insolange nach Prag zu kommen trachten wird, als es sich um die Deckung des häuslichen Bedarfs von Prag handelt. Was darüber hinausgeht, bleibt dem Consum von Baiern, Oberösterreich und allenfalls Wien vorbehalten. Folgerichtig wäre demgemäß: die Begünstigung der Strecke Chrast-Furth, und es ist als ein hoher volkswirtschaftlicher Fortschritt zu betrachten, wenn jener gemeinschaftliche Ausnahmetarif zur Wirklichkeit gelangt, nach welchem böhmische Kohle von Radnitz bis Wien um 66 fr. verfrachtet werden wird. Zu wünschen wäre nur, daß der Verfrachtungstarif auf dem Radnitzer Flügel bei dieser Convention in das richtige Verhältniß trete.

Wäre die böhmische Westbahn eine etwas vermögendere Gesellschaft, so könnte man hieran noch den frommen Wunsch schließen, daß dieselbe aus eigenen Mitteln jene Verbindungsbahnen baue, welche zu den einzelnen Kohlenschichten führen sollen.

Beinahe alle Bergbaue des Pilsener Revieres sind in der Lage, solcher Verbindungen zu bedürfen, und einzelne Gruben haben ohne diese Bahnen jetzt bisweilen für eine halbe Meile per Centner 8 fr. zu zahlen, eine Summe, die allein schon jede Concurrnz unmöglich machen muß.

In anderen Ländern bauen nun die Hauptbahnen jene Flügelstrecken, und lassen sie von den Gewerken dadurch amortisiren, daß sie Zinsen und Amortisation in erhöhte Fracht umrechnen.

Bei uns werden zwar auch sehr hohe Frachten auf diesen Flügelbahnen erhoben, aber der Bau wird den Kohlengewerken überlassen, die eine solche Geldausgabe unendlich drückt.

Das sind freilich traurige Verhältnisse, und unsere glücklichen Nachbarn in Oberschlesien — wir citiren beispielsweise nur die mächtige Gewerkschaft der Louisenglücksgrube — haben vorderhand noch keine Angst zu empfinden vor der Concurrnz böhmischer Kohle auf dem Wiener Marke.

Wenn nun aber die Hauptbahn einmal kein Geld hat, um Flügelbahnen zu bauen, so sollte sie wenigstens jene Gruben, welche noch Chausseefrachten zu tragen haben, durch Bonificationen in die Lage setzen, an der Concurrenz theilzunehmen.

Diese Bonificationen, ohne Verheimlichung ertheilt, werden die Grubenbesitzer noch nicht einschläfern, und sie müssen so gestellt sein, daß es schon wegen der Regelmäßigkeit des Verkehrs noch immer vortheilhafter bleibt, Verbindungsbahnen zu bauen.

Die böhmische Westbahn möge ein wachsameres Auge auf den bayerischen Markt haben, auf den die böhmische Kohle des Pilsener und Radnitzer Beckens doch eben hauptsächlich angewiesen bleibt, so lange die Linie Cham=Straubing nicht gebaut ist.

Baiern ist nicht gar so kohlenarm, als man es immer hinstellt, und die Zwickauer Kohle genießt auf den sächsischen und bayerischen Staatsbahnen jetzt einen Tarif, der hart an den Pfennigsatz streift.

Das macht uns in Nürnberg beinahe den Garaus und mahnt uns an eine erneute, unermüdliche Thätigkeit.

Wir treten nun der Staatseisenbahn-Gesellschaft und ihren Anschlußbahnen, und zwar zunächst auf der nördlichen Strecke, etwas näher.

Die Tarife derselben sind, einige Fehler, die wir sogleich besprechen, ausgenommen, ganz rationell entworfen, und wir verdanken diese Wohlthat wahrscheinlich zumeist dem Umstande, daß die Bahn an der Strecke eigene Kohlenwerke besitzt, und somit selbst gelernt hat, daß jede Grube bei unvernünftigen Tarifen schwer leidet, oft aber zu Grunde geht.

Die nördliche Staatsbahn berührt zwei Kohlenbassins, das Buschtiehrader und das sogenannte Teplitzer. Ihrem Tarife liegt die richtige Idee zu Grunde, daß die schöne Kohle von Kladno=Buschtiehrad und Brandeis in der Nähe von Prag für diese Stadt, und die Stationen der Staatsbahnstrecke bis Brünn und der Reichenberger Strecke bis Reichenberg bestimmt seien; dagegen inclinirt die mindere, aber billige Braunkohle von Teplitz, hart an der Grenze gelegen und nahe an der schiffbaren Elbe, für den Export, und scheint nach einer uns vorliegenden Consumtions-Karte bereits im Jahre 1860 mit 3 Millionen Centnern nach Magdeburg, Wittenberg, selbst bis Hamburg,

andererseits aber tief in die thüringischen Staaten befördert worden zu sein.

Auf diesen Grundsatz fußend, streift der Tarif von Aussig bis auf mittlere Entfernungen nach Prag noch immer an 2 fr., während der Tarif nach Brünn zu vom Buschtiehrader Reviere aus schon mit 6.₃ Meilen auf 1.₁₂ fr. fällt, in Pardubitz nur noch 1.₀₈ fr. beträgt und in Brünn zum ermäßigtesten Satze auf 0.₇ fr. sinkt.

Außerdem gibt die Staatsbahn, um die Verführung von Kladnoer Kohle nach Reichenberg zu erleichtern, eine Bonification für große Quantitäten, die den Satz bis Pardubitz auf 0.₈ fr. stellt.

So anerkennungswerth diese Bestrebungen der Staatsbahn sind, so macht sie sich doch in der stricten Befolgung ihrer Grundsätze zweier Fehler schuldig.

Der eine ist die Vernachlässigung jener industriellen Gegend in einer Entfernung von 7 Meilen um das Teplitzer Kohlenbecken, wohn vor allem Bodenbach zu zählen ist. Für die zahlreichen Fabriken jener Gegend ist es hart, daß sie, dicht an der Kohle gelegen, so theuere Frachten zahlen müssen, so daß ihnen die Kohle, trotz des niedrigen Verkaufspreises von circa 6 fr. und des für eine kurze Bahn anerkennungswerth billigen Frachtsatzes von 1.₀₅ fr. auf der Aussig-Teplitzer Bahn, noch immer viel zu theuer kommt.

Ein zweiter Fehler ist im Tarif geschehen, indem man die Stationen Böhmisches Erzbau und der Bahn nach Olmütz zu wenig berücksichtigte, da der Tarif von 1 fr. per Centner und Meile der dortigen sehr zahlreichen Industrie von Grulich, Rothwasser, Schömberg, Wiesenberg, Hannsdorf, Zöptau, Stephanau nicht angemessen erscheint. Sollen sich die Zeiten nicht wiederholen, wo man auf erbärmlichen Wegen die Glazter Kohle 14 Meilen weit per Axe heranholen mußte, oder seine Zuflucht auf furchtbaren Umwegen zu Oberschlesien nehmen, so wird ein sehr niedriger Tarif angesetzt werden müssen.

Das Beste freilich bliebe immer ein Anschluß der schlesischen Gebirgsbahn bei Wildenschwert, oder eine directe Verbindung mit dem Ostrauer Kohlenrevier.

Leider wird die Staatsbahn in ihrer lobenswerthen Absicht, den Kohlenbezug zu erleichtern, von zwei ihrer Anschlußbahnen, der Buschtiehrader und der Reichenberg-Pardubitzer, sehr wenig unterstützt.

Wer wie wir die Schmerzengeschichte und die gedrückte Lage der meisten österreichischen Bahnen kennt, bei dem sind fast alle Verwaltungen für ihre traurigen Tarife mindestens zum Theil entschuldigt; aber offen muß man gestehen, daß jemand, der ohne diese geschichtliche Kenntniß die Tarife der Buschtiehrader und der Reichenberger Bahn studirte, gar merkwürdige Betrachtungen darüber anstellen müßte.

Mit Fug und Recht aber können wir behaupten, daß ein wesentlicher Theil jener Klagen, die sich alljährlich von Prag und Reichenberg über hohe Kohlenpreise vernehmen lassen, an die Adresse jener Bahnen gerichtet sein sollten.

Die Buschtiehrader Bahn erhebt für drei Meilen 9.³⁷ kr., ihr niedrigster Tarif ist $1\frac{2}{3}$ kr. Bei Verfrachtungen nach Böhmisches Brod fährt die Staatseisenbahn beispielsweise $1\frac{2}{3}$ mal billiger als die Seitenbahn. Dabei concurriren denn eine Masse Fuhrwerke ganz gemüthlich, und es ist nur zu hoffen, daß, wenn einmal die Pferdebahn in eine Lokomotivbahn umgewandelt, der Kohlenverein, der jetzt auch in Anbetracht des häuslichen Bedarfs, mit der Radnitzer Kohle zu kämpfen haben wird, von der Buschtiehrader Bahn mehr unterstützt werde. Der Tarif der Reichenberger Eisenbahn normirt für Kladnoer Kohle auf drei Meilen noch mit $2\frac{2}{3}$ kr. und kommt auf weiteste Entfernung auf $1\frac{1}{11}$ kr.

Wären diese hohen Sätze gemacht, um die an der eigenen Strecke gelegene Schwadowitzer Kohle zu begünstigen, und diese zu ganz niedrigen Sätzen nach Reichenberg zu bringen, so ließe sich dagegen nichts einwenden, aber wir können dieß leider nicht sagen.

Beinahe möchte man es für einen Druckfehler halten *), daß auf diesem Localtarif Kohlen sogar nicht einmal in die ermäßigste Classe, sondern in die Classe B für Wagenladungen gestellt würden. Dadurch bezahlte denn ab Schwadowitz, dem Sitze des Kohlenvorkommens:

Die Station Skalitz	} für 3. ⁵ Meilen 8. ⁴⁰ kr.
mit Spinnerei	
„ „ Josephstadt	
„ „ Reichenberg	„ 12. ⁵ „ 23. ⁷⁵ „

*) Schulz' Güllertariffbuch.



Da konnte denn neulich die Berliner Börsenzeitung das lustige Hiftörchen erzählen, daß eine Ladung Steinkohle von 45 Tonnen, die von Rattowitz über Görlitz nach Reichenberg expedirt 64 fl. kosten aus Versehen über Olmütz, Oderberg und Pardubitz gesendet worden sei und 176 gekostet habe.

Diese Entfernungen aber sind nicht sehr verschieden.

Möge die Pardubitzer Bahnverwaltung, die den wackern Mann in sich schließt, der mit Offenheit gegen alle unbegründeten Bedenken für die Verbindung des Schwadowitzer Flügels mit Waldenburg kämpft, auch jetzt schon die Revision des Kohlentarifses vornehmen, wenn die Gunst des Schicksals und des Kriegsdepartements einstweilen jener Verbindungsbahn auch noch nicht hold ist.

Indem wir zur Besprechung der Wiener Marktverhältnisse eilen, berühren wir noch eine kleine Bahn, welche, von Brünn nach Segen Gottes gehend, durch Berührung des Kossitzer Kohlenbeckens berufen wäre, Brünn und selbst die Stationen nach Wien zu mit billiger Kohle zu versorgen.

Daß dieß schwer ist, wird man aus nachfolgendem (Schulz' Gütertarisfbuch entnommenem) Tarife ersehen. Es zahlen Kohlen und Coaks:

Von Segen Gottes nach Kossitz $\frac{1}{4}$ Meile, 3.₁₂ fr. p. Zollctr.

" " " " Tetschitz, $\frac{1}{2}$ " 4.₈₈ " " "

" " " " Brünn, 3 " 14.₁₀ " " "

Das sind schon keine Eisenbahntarife mehr, das sind hohe Löhne für Frachtfuhrleute *).

Wir kommen nun zu dem traurigsten Capitel unserer Betrachtungen, zu den Wiener Marktverhältnissen, deren Lage folgende Thatsache mit kurzen Worten schildert:

Die Fabriken Wiens arbeiten mit 1 fl. oder 20 Sgr. für den Centner besserer Kohle, und Berlin mit circa 10 Sgr. für den Wiener Centner.

Das ober-schlesische Kohlenbecken, welches beide Städte mit den besten Qualitäten versieht, ist von Berlin 75, von Wien 50 Meilen entfernt. In diesen wenigen Worten liegt ein Stück Geschichte.

*) Die Staatsbahn, in deren Besitz die Kossitzer Bahn gelangen dürfte, wird wohl eine gründliche Revision der Tarife vornehmen.

Um die Versorgung des Brennmaterial-Bedarfs von Wien und Umgegend concurriren:

Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn für oberschlesische, Ostrauer, Favorsnoer und Kossitzer Kohle zu Tarifen von 1.₁₇ fr., 1.₃ fr., 1.₄₄ fr. und 1.₅₆ fr., je nach der Entfernung per Centner und Meile.

Die Kaiserin Elisabethbahn für böhmische Steinkohle und Traunthaler Braunkohle zu 1.₅ fr., 1 fr. und $\frac{68}{100}$ fr.

Die Südbahn für Brenberger, Leobener, Gloggnitzer und Köflacher Steinkohle für Tarife von 1.₅ fr., 1 fr., endlich über 30 Meilen 0.₉ fr.

	Stückkohlenpreis	Brennkraft.
Favorsno von Wien mit 53 Meil.,	17 fr.	mit 10.98
Gruschau " " " 36 $\frac{1}{2}$ "	40 " "	8.02
Kossitz " " " 19 " ab Brünn	29 " "	10.07
Nürschau in Böhmen von Wien m. 81 Meil.,	35 " "	9.08
Traunthal " " " 31 "	11 " "	14.86
Bruck (f. Leoben) " " " 23 "	31 " "	10.05
Graz (f. Köflach) " " " 30 "	30 " "	13.14

Da nun die drei letzten Kohlen der jüngern Formation angehören, so genügt wohl ein Blick auf die vorliegenden Ziffern, um zu erkennen, daß es eben unbedingt die Tarife der Nordbahn sind, welche die hohen Brennmaterials-Preise in Wien hervorrufen, Preise, die um so ängstlicher sind, weil sie nach unserer Ansicht auf einem vollkommenen zu Recht bestehenden Privilegium beruhen, auf einem Privilegium, dem die drei für Wien hauptsächlich bestimmten Steinkohlenbassins unterthänig sein müssen, und gegen welches ein viertes bei einer Entfernung von 81 Meilen wenigstens nicht erfolgreich genug ankämpfen kann.

Wir haben geglaubt, diese Ansicht gleich von vornherein aussprechen zu müssen, weil wir nicht zu jenen Leuten zählen, die die Nordbahn-Verwaltung dadurch zu bessern glauben, daß sie ihr die Staatsbehörde als drohendes Gespenst vorführen, welches jederzeit ein gegebenes Privilegium brechen, und mit Gewalt erzwingen könne, was das öffentliche Beste erheischt. Achten wir fremde Rechte, damit unsere Rechte einst auch geachtet werden.

Das Privilegium der Nordbahn, ddo. 4. März 1836, spricht ausdrücklich keine Beschränkung für die Tarife aus, und die bei Ueberlassung der Krakauer Staatsbahnstrecke erlassene Concession, ddo. 26. Juni 1858, fordert nur eine Ermäßigung für solche Kohlen, die von Szcakowa nach Krakau gehen, welche Ermäßigungen auch stattgefunden haben.

Diese beiden Urkunden sind aber die einzige Richtschnur, welche die Nordbahn innezuhalten braucht, und weder das Concessionsgesetz vom Jahre 1838 und die Betriebsordnung vom 16. November 1851, noch das Gesetz vom Jahre 1854 sind maßgebend für die Tariffätze der Nordbahn, weil sie mit dem Privilegium im Widerspruch stehen, und dieser Widerspruch nur von einem Theile sanctionirt wurde.

Deductionen, welche, wie Michaelis sagt, den Boden des Eigenthums verlassen, und die in den Eisenbahnen angelegten Capitalien einer Staatsallmacht unterwerfen, welche die Ziele des Communismus durchführen — sie sind wahrhaftig nicht angethan, der Industrie aufzuhelfen.

Sie sind es namentlich in Oesterreich nicht, welches bestrebt sein muß, Capitalien für die Eisenbahnen heranzuziehen.

Treuen wir uns vielmehr, daß die Nordbahn, wie Herr v. Maniel ihr nachrechnet, sich durchschnittlich mit 18,97 Percent verzinst habe.

Aber sagen wir ihrer Verwaltung gleichzeitig, daß diese Verzinsung im eigenen und fremden Interesse ihr die Verpflichtung auferlege, den Forderungen der Zeit gerecht zu werden.

Hat sich die Nordbahn denn noch nicht klargemacht, daß es ein unrichtiges Verhältniß ist, wenn Kohle denselben Frachtsatz genießt, wie etwa Bauholz oder Galmei, der auf der Strecke gar nicht vorkommt? —

Weiß sie nicht, daß ihre Kohlen-Tariffätze mit Ausnahme der Zweigbahnen die höchsten sind, die auf Kohlenbahnen existiren, und daß Wien die theuerste Kohle des Continents brennt?

Ist sie sich nicht bewußt, daß ein solcher Zustand der Dinge unhaltbar ist gegenüber einem jungen Oesterreich, und daß auch die Zeit der Eisenbahn-Dividende vorüber sein wird, wenn die Industrien des Landes zu Grunde gegangen sein werden? Vielleicht erhält sie bald hievon den traurigen Beweis.

Die Nordbahn — sagt ihre Direction in einer Denkschrift — darf ohne unabweibare Nothwendigkeit an ihren Tarifen keine Aenderung zulassen, weil sie nicht im voraus wissen kann, ob durch eine Ermäßigung der Preise der Verkehr sich in der Art vermehren würde, um eine äquivalente Entschädigung zu gewähren.

Wir fragen, wer hat der Nordbahn garantirt, daß sie nach vollendetem Baue mehr Frachtgüter verführen werde, als früher die Fuhrleute von Wien nach Oderberg per Achse brachten? Die billigen Tarife aber sind nichts anderes, als die Fortsetzung des Princips einer Eisenbahn-Anlage, des Princips nämlich, den Verkehr durch die Billigkeit der Fracht zu erhalten und zu erhöhen.

Und wer hat der Schweizer Telegraphen-Verwaltung den Verkehr garantirt, als sie den Preis einer Depesche im ganzen Lande auf 1 Frank setzte?

Und wer dem englischen Postregal, als es zum Entsetzen der Beamten eine sechsfache Ermäßigung des Portos eintreten ließ? Die Folge davon war, daß die Anzahl der Briefe von 1840 bis 1858 von 65 Millionen auf 430 Millionen stieg, und daß der ursprüngliche Reinertrag, indem die Verwaltungskosten sich nur verdreifachten, wieder gewonnen wurde. (Scheffler.)

Nun, die Nordbahnverwaltung braucht nicht ihre Tarife auf den sechsten Theil herabzusetzen, und ist überdieß in der glücklichen Lage, sich die Garantien bestimmter Quantitäten geben zu lassen, wozu sich preussische, Ostrauer und Kossitzer Gruben, ja selbst die böhmischen Werke gewiß mit Vergnügen bereitfinden dürften.

Man hat die Nordbahn auch wegen ihrer Differential-Tarife getadelt, aber wir finden keine Veranlassung, den uns massenhaft darüber vorliegenden Klagen Ausdruck zu geben. Die Abstufungen der Sätze nach Meilen ist im ganzen richtig, und es gibt keinen falscher angebrachten Patriotismus, als die fremde Kohle darum zu benachtheiligen, weil sie eben fremd und nicht österreichisch ist. —

Billige Kohle, woher sie komme, ist unser Lösungswort, und nur insofern müssen wir unsere einheimische Production schützen, als wir nicht zugeben dürfen, daß die fremden Bahnen die fremde Kohle zu Minimalfrachten an unsere Grenzen tragen, und unsere Eisenbahnen in jenem Schneckengange verharren, den wir zu schildern Gelegenheit nahmen.

Wenn die Nordbahn zum Beispiel in ihrem billigsten Kohlen-Tariffake noch um über 100 Percent theurer ist, als eine preussische Eisenbahn, deren Kohlenfracht-Verhältnisse ganz analog sind, so gibt es dafür eben gar keinen Grund mehr, und wir können dafür auch jene Entschuldigung der oben angezogenen Denkschrift nicht gelten lassen, nach der die Nordbahn durch den Umstand, daß von Wien nach Oberberg zu für Kohlen keine Rückfrachten seien, zu den hohen Sätzen veranlaßt werde.

Die vielen Klagen über die Getreide-Tarife der Nordbahn und die uns jüngst im Gewerbeverein gewordenen Mittheilungen, daß ungarisches Roheisen nach Ostrau noch immer in bedeutender Menge per Achse verfrachtet werde, geben uns vielmehr auch in Bezug auf diese Rückfrachten gar Manches zu denken.

Hoffen wir nun, daß die Nordbahn, wie sie selbst es verspricht, auch das Ihrige zur Regelung der Frachtpreise beitragen werde, und zwar in der Revision ihres öffentlichen Tarifs, nicht aber etwa durch die Gewährung von geheimen, nach Personen verschiedenen Bonificationen und Transactionen, die der Industrie und dem Consum doch ohnedieß nie zugute kommen.

Wir brauchen der Südbahn nur kurz zu gedenken, weil sie, sofern wir gut berichtet sind, eine Revision ihrer Kohlentarife vor hat, und wir bei unserem großen Vertrauen auf das Talent, welches den commerziellen Verkehr dieser Bahn ordnet, nicht anders glauben können, als daß es auf Ermäßigung des Tarifs abgesehen sei.

Bekanntlich hat die Südbahn-Gesellschaft die Tarife der ehemaligen Staatsverwaltung ganz beträchtlich erhöht, und da sie nunmehr den begangenen Fehler einsieht, wird eine Ermäßigung die Folge sein. — Das wäre die beste Antwort auf die Angriffe des steierischen Landtages.

Die Südbahnverwaltung hat, um einige Specialitäten hervorzuheben, unter anderm besondere Veranlassung, die Verfrachtung von Ostrauer Coaks zu begünstigen, weil Steiermark bekanntlich wenig backfähige Kohle besitzt, und beispielsweise Graz allein an Frachtkosten hiefür über 83 kr. zahlen muß, während diese Stadt in gleicher Entfernung an einer Strecke des norddeutschen Verbandes gelegen circa 25 kr. zahlen würde.

Die Südbahn muß ferner die Köflacher Kohlen im internen steierischen Verkehr und nach Wien zu billiger verfrachten, und die südlich gelegenen Gruben gegen die Concurrenz englischer Kohlen in Triest und Venedig stärken, in welche Häfen noch ziemlich bedeutende Quantitäten ausgeladen werden.

Daß die Graz-Köflacher Bahn die Vermehrung des Consums leider nicht unterstützt, daß die Anlage von Zweigbahnen, wie z. B. nach Ivanec und Warasdin, bisher unterblieben, sind Fehler, die sich ändern lassen, daß aber so viel Geld zu Anlage und Betrieb des trotz aller Brochuren immer unglücklichen Grazer Walzwerkes, und nicht zum Bau einer Zweigbahn Bruck-Leoben benützt worden ist, das ist der schwerste Irrthum der sonst so umsichtigen Südbahn-Verwaltung.

Sollte es sich erweisen, daß Pilsener und Radnitzer Kohle mit Erfolg über München hinaus concurriren können, so würde sich ein directer Tarif der Südbahn, und zwar ihrer Tiroler Linien mit der bayerischen Staatsbahn sehr empfehlen, derselbe schiene schon wegen der bayerischen sogenannten Miesbacher Kohle, und des Salzburger Tarifs opportun.

Wir erwähnten vorhin schon der Elisabeth-Westbahn, und gedachten ihres Tarifes für böhmische Kohle, der uns zeigt, daß die Bahnverwaltung ihre Aufgabe richtig auffaßt. Zu hoffen bleibt nur, daß die Kohle, sobald sie Wels einmal überschritten hat, sowohl nach Salzburg als Wien zu, auf allen Stationen verhältnißmäßig dieselbe Begünstigung genießt, als im directen Verkehr nach Wien.

Bekanntlich brannte Pinz kürzlich noch Holzgas, bekanntlich arbeiteten Budweiser Schmiede vor einigen Jahren noch mit oberschlesischer Kohle, und bekanntlich wird in der gewerbsreichen Stadt Steyr das Holz immer theurer *). Die Aufgabe der Westbahn ist: böhmische Kohle nicht für Wien, sondern für Oberösterreich zugänglich zu machen.

Dieser Tendenz bleibe sie treu, und lasse sich nicht durch Compromisse mit der Donauschiffahrt einschläfern; diese bleibt doch immer ihr Concurrent und wäre im Stande, im Einverständniß mit den

*) Bei dem Umstande, daß fast der ganze Holzbefitz in Händen der Hauptgewerkschaft und des Fürsten Lamberg ist, kostet in Steyr schon jetzt die niederösterreichische Klafter Holz 15 fl.

baierischen Ostbahnen, einen Kohlentarif nach Wien herzustellen, der die Westbahn nöthigte, den norddeutschen Pfennigtarif vollkommen anzunehmen.

Die jüngsten Erfolge der letzteren, namentlich das Resultat, daß dieselben aus dem bisher gänzlich unbeachtet gelassenen Harburger Verkehr eine Einnahme von 80.000 fl. gezogen, lassen uns hoffen, daß die Westbahn auch vor einem weiteren Herabgehen der Kohlentarife nicht zurückschrecken werde.

Fassen wir die Bahnen der östlichen Kronländer, und zwar zunächst die Karl-Ludwigbahn in's Auge, so mag für sie zwar der Gedanke verleitend gewesen sein, daß Galizien bei einem Areal von 378 Quadratmeilen Holz ein vorzugsweise Holz brennendes Land bleiben müsse.

Nun ist aber nächst Getreide Holz der größte Ausfuhrartikel des Landes, und factisch gehören die uns mitgetheilten Holzpreise von Lemberg, Tarnopol und Krakau durchaus nicht zu den billigen, und weit entfernt, die Concurrenz der Zavorznoer Kohle auszuschließen, scheinen die Verhältnisse im Gegentheil zu einem recht beträchtlichen Verbrauch angethan, wenn billigere Frachten und bessere Oefen ihn unterstützten. In dieser Beziehung müßten wenigstens von Krakau an die Stationen bis Nieszow billigeres Brennmaterial haben, und es scheint ein Frachtsatz (und dieser sogar nur bei Kohlen, die über Krakau kommen), der bei 6 Meilen noch 2 kr. pr. Centner und Meile, und bei 12 Meilen noch $1\frac{1}{4}$ kr. beträgt, namentlich deswegen unangemessen, da man diese Kohlenfrachten, bei dem vorwiegenden Exporte galizischer Landesproducte, als Rückfrachten betrachten kann.

Bedenken wir, daß die Braunkohlen der Gottes-Segen-Gewerkschaft in Ostgalizien zum Preise von 44 kr. noch um 50 Percent billiger als das Holz in Lemberg eintreten, so muß man diese Kohle wohl hauptsächlich für Lemberg bestimmt ansehen, während die Bzoczower Gruben nur der Lemberg-Brodner Bahn warten, um den Export nach Osten zu beginnen; für die Bukowinaer Gruben genüigten schon bessere Straßen für den Export nach dem holzarmen Rußland, während in dem österreichischen Radautz die Klasten weichen Holzes mit $3\frac{3}{4}$ fl. notirt wird.

Leider haben wir auch in Ungarn hohe Kohlenpreise zu constatiren, was bei den großen Entfernungen der einzelnen Kohlenreviere

in den Frachtsägen der Bahnen liegt, welche bei der Staatseisenbahn zwischen 1 fr. und 1.₃ fr., bei der Theißbahn zwischen 1.₃ und 1.₅₀ fr. schwanken. *)

Daß hienach bei den großen Entfernungen der Kohlengebrauch in Arad und Debreczin sich nicht hebt, daß sogar in Debreczin (nach der „Austria“) der höchste Kohlenpreis der Monarchie mit 3 fl. gezahlt wird, — das sollte auch die Theißbahn daran erinnern, was in einem ungarischen Handelskammerbericht früher einmal schon richtig gesagt wurde: Ungarn sei zwar vorzugsweise ein Agriculturland, aber es strebe, wie einst die Schweiz, sich alle fehlenden Bedingungen der Industrie zu verschaffen, damit diese den Schweiß des Landmannes belohne.

Billige Kohle aber ist die erste Bedingung.

Es ist hier der Punkt auch jener längst ersehnten siebenbürgischen Bahn zu erwähnen, welche, wie immer geführt, jedenfalls in Verbindung mit einem der herrlichsten Kohlenlager der Welt, mit dem sogenannten Zsilthale gebracht werden wird.

Diese Kohle, hart an der walachischen Grenze gelegen, ist nicht nur bestimmt, an der untern Donau mit großem Erfolge gegen ihre englische Rivalin, sondern über Piski nach Arad, und auf der Theißbahn bis Szolnok und Pest, oder am Wasser bis Szegedin und Semlin zu concurriren.

Sie wird beispielsweise in Arad, wo sich beträchtliche Dreinereien befinden, schon um 27 fr. billiger als die gegenwärtig gebrauchte Kohle kommen, selbst wenn man die Fracht auf der siebenbürgischen Bahn mit 1 fr. berechnet. Wie bedauerlich, daß die Industrie unter den politischen Anschauungen eines Landes leiden muß.

Das Gemälde, welches wir in kurzen Zügen entworfen, ist leider ein Bild der Zustände, unter denen die Industrie des Kaiserstaates leidet, und zwar zu einer Zeit, wo sie zum Wettkampf mit einer Nation herausgefordert wird, welche, wie der Zollverein, bezüglich des Besitzes brauchbarer Kohle zwar nicht reicher gesegnet ist, als wir, der aber nicht, wie uns, das Unglück zu Theil wurde, am gefüllten Brotkorbe zu verhungern.

*) Die Tarife für Kohle von Dravicza nach Pest, welche bis auf 0.₅ fr. herabgehen, helfen leider nicht viel, weil der Verbrauch an der Grube zu stark ist, um bedeutend zu exportiren. Ueber Mohacz-Zünffkirchen aber schweigen wir lieber.

Der Zollverein, und zwar zunächst Preußen, ist durch die billigen Kohlenfrachten in einer so entschieden begünstigten Lage, daß bei unserm Eintritt in den Zollverein zugleich die Revision unserer Kohlentarife geschehen sein muß, wenn wir nicht gleich im ersten Jahre ohnmächtig zu Grunde gehen sollen. Wenn wir mit Ausnahme weniger Ausnahmsfrachten unsere niedrigsten Sätze mit 1 fr., unsere Durchschnittsätze mit 1,3 fr., und unsere Tarife auf kürzeren Strecken mit mindestens 2 fr. beziffern, so fahren wir gegen die niedrigsten Tarife in Preußen um 100—160 und 300 Percent theurer, gegen die hohen Tarife des Zollvereins noch immer um fast 100 Percent höher, und daß ein solcher Zustand in unserer Zeit ferner nicht haltbar ist, versteht sich wohl von selbst bei demjenigen, der den Werth der Kohle für die Industrie kennt.

Auch die zollvereinsländische Industrie hat einst gelitten, wie wir, und nur nach langem Kampfe hat sie es vermocht, die Eisenbahn-Verwaltungen zu den Grundsätzen zu befehlen, denen sie jetzt huldigen.

Da hat die Noth Männer erweckt, wie Braun, Hammacher und Schierer, die, wie die Wanderprediger der Mäßigkeitsvereine, zumeist ohne eigenen materiellen Vortheil umherzogen und mit Wort und Schrift einstanden für die Richtigkeit ihrer wirthschaftlichen Grundsätze.

Und noch heute dauert dieser Kampf, dem über kurz oder lang alle Bahnen des Zollvereins nachgeben werden. Und der Blick jener Männer schweift auch nach Oesterreich, denn die wirthschaftlichen Grundsätze kennen keine nationalen Differenzen. Vor uns liegt der in jenen Ländern herausgekommene Steinkohlen-Katechismus mit den drei inhaltsschweren Sätzen:

1. Von der Niedrigkeit des Frachtsatzes hängt die Billigkeit und Verbreitung der Kohle ab.
2. Der Einpfennig-Tarif 0,410 fr. und per Zollcentner und Meile ist das für die Kohlen zu erstrebende Endziel.
3. Die bisherige Durchführung des Pfennigtarifs in Norddeutschland hat die Discussion gegen diesen Tarif zu Schanden gemacht.

In der That scheint nunmehr unter den meisten technischen und wirthschaftlich gebildeten Eisenbahnmännern festzustehen, daß der Pfen-

nigtarif durchführbar ist, und die Selbstkosten mehr oder weniger übersteigt.

Inwieweit, ist natürlich nicht gleich.

Ein Fachmann zu Dortmund berechnete die Selbstkosten zu 0.²⁹⁵ Pf. Weidtmann kommt zu dem Resultate von 0.⁵ Pf., die treffliche Denkschrift des Baurathes Scheffler zu 0.⁸ Pf. pr. Centner und Meile. Dem widerspricht zwar Garke in seinen comparativen Berechnungen, bleibt aber vereinzelt, und Hoffmann, eine sehr beachtenswerthe Autorität, gibt das Resultat sorgfältigster Forschungen mit 0.⁸ Pf. ohne Nebenkosten an, fordert aber in diesem Falle, daß die Regelmäßigkeit und volle Belastung der Züge garantirt werde, und daß diese letzteren die Bahn in einer Ausdehnung von 25 Meilen befahren.

Mehr aber als solche theoretische Berechnungen hat die seit Jahren auf der Köln-Mindener, den braunschweig'schen, hannover'schen und einem Theil der preussischen Bahnen eingeführte Pfennig-Tarifirung die Möglichkeit derselben bewiesen. Statt die Interessen der Bahnen zu beeinträchtigen, sind die Einnahmen der preussischen Bahnen seit 1857 (also in nicht vortheilhaften Zeitverhältnissen) um 9 Millionen Thaler gestiegen, die durchschnittliche Verzinsung des Anlage-Capitals hat um 1 Percent zugenommen, während sich die Einnahme auf Centner und Meile verminderte. Speciell die Köln-Mindener Bahn seit Einführung billiger Tarife gab 12 und 13¹/₂ Percent Dividende, die Oberschlesische gegen 8⁺ Percent. Und diese Resultate erzielt man trotz der sich mehrenden Concurrenz neuer Linien in Preußen. Zu denselben Resultaten führt das Tarif-System in England.

Auf der Great-Northern-Midlands und North-Western-Railway beträgt der Tariffatz für Kohlen ¹/₂ Penny per Ton und englische Meile, das macht per Centner und deutsche Meile circa 1 Pf. Dasselbe ist auf der Bahn von Newcastle nach London der Fall, und der Kohlentariffatz der französischen Nordbahn ist den vorgenannten Bahnen ebenfalls gleich.

Auch die Elssasser, die schweizerische Central- und Nordostbahn weisen erfreuliche Resultate auf, und dürfen es lediglich ihren ermäßigten Tarifen zuschreiben, daß der Steinkohlenconsum in großartiger Weise zugenommen, Holz und Torf aber gänzlich verdrängt, während

letzteres noch vor vier Jahren fast allein gebrannt wurde. Ueberall, besonders aber in Winterthur, zeigt es sich so recht, wie Fracht-Ermäßigungen der Eisenbahnen auch der Consumtion zu Gute kommen, denn dort gingen die Kohlenpreise bei zunehmender Fracht-Ermäßigung auf 1 Fr. 80 Cts. herab, während sie noch 1859 auf 2 Fr. 35 Cts. gestanden hatten. Wenn wir hiebei erwähnen, daß die Nordostbahn im Jahre 1859 350.000 Centner Steinkohle verfrachtete, während sie im Jahre 1862 gegen 2 $\frac{1}{2}$ Millionen verführte, so ist diese siebenfache Frachtzunahme wohl auch ein sprechender Beweis für unsere Behauptungen.

Wenn wir nun von jenen Ländern wieder nach Hause zurückkehren, so können wir eben nicht sagen, daß unsere vaterländischen Eisenbahnen besonders glänzende Geschäfte mit so hohen Tarifen machen. Die Monate Jänner und Februar d. J. weisen, mit Ausnahme der Elisabethbahn, fast für alle Bahnen ganz beträchtliche Mindereinnahmen aus, und während sich draußenseit einem Jahre ein rapides Steigen fast aller Bahncurse zeigt, kann unser Kurszettel leider nicht so erfreuliche Resultate aufweisen. Vielmehr sind die jungen Bahnen sämmtlich auf die Hilfe der Staatsgarantie angewiesen, und wenn alte Anstalten, wie z. B. die Nordbahn, noch immerhin beträchtliche Dividenden geben werden, kann man dreist sagen: diese werden klein sein im Hinblick auf die Vorzüge ihrer privilegierten Stellung.

Das Erkennen dieser Umstände wird über kurz oder lang nun auch bei uns zu einer Revision der Tarife auf allen Bahnen führen, und zwar hoffentlich zu einer Zeit, wo die Industrie Oesterreichs noch Kraft genug hat, jenen Aufschwung wieder zu gewinnen, welcher sie befähigt, das Vaterland groß und glücklich zu machen.

Es handelt sich nur darum, wie weit die österreichischen Bahnen ihren Schwesternanstalten im Auslande folgen werden und folgen können.

Es ist keine Frage, daß auch für uns der Satz von 1 Pf. pr. Centner und Meile, und zwar in runder Ziffer $\frac{1}{2}$ kr., ohne jeden Differential-Tarif, Garantie oder Nebengebühren, das Endziel des Strebens sein muß.

Aber es ist ebensowenig zweifelhaft, daß unsere Eisenbahnen noch nicht in der Lage sind, dem Publikum jene billige Fracht in vollem Umfange zu gewähren, weil dieselben unter wesentlich schwierigeren Bedingungen als im Auslande arbeiten.

Wir wollen die durch Betrieb etwa erhöhten Selbstkosten unberührt lassen, weil man hierin oft schwer unterscheiden kann, was der Ungunst der Verhältnisse, und was mangelnder Befähigung zugeschrieben werden muß, aber erwähnen müssen wir doch der durch ganz unnatürliche Verhältnisse hervorgerufenen Höhe der Anlagekosten, doppelt drückend durch die Schwierigkeit ihrer Beschaffung und die starke Besteuerung seitens des Staates.

Das Gebührengesetz, dessen Ende das ganze Land sehnsuchtsvoll erwartet, ist namentlich in Bezug auf neue Besteuerungen für Eisenbahnen erfinderisch, und huldigt leider den längst verurtheilten Grundsätzen, Steuern einzutreiben, wo sich irgendwo bares Geld im Verkehr zeigt, natürlich so lange, bis es sich verkriecht, der Verkehr leidet und nichts mehr zu besteuern sein wird. Das Aequivalent, wodurch nach dem Gebührengesetz eine Eisenbahn-Gesellschaft alle 10 Jahre verkauft werden müßte, während immobile Besitze dieser Größe kaum alle 30 Jahre in andere Hände übergehen, und daher auch nur alle 30 Jahre Uebertragungssteuer zahlen — dieses sogenannte Aequivalent ist allein genügend, Capitalien von jedem Engagement in Eisenbahn-Anlagen abzuschrecken; es wird beispielsweise bei der böhmischen Westbahn $\frac{1}{12}$ kr. der Erhöhung ihrer Kohlenfrachten entschuldigen.

Unter diesen Verhältnissen und im Hinblick auf die Schwierigkeiten eines vollständigen Umschwunges, können wir wohl sagen, daß eine durchgehende Herabsetzung unserer Kohlentarife auf 1 kr., und zwar bei vollen Wagenladungen ohne Differenz pr. Centner und Meile, lediglich verbunden mit einer Versicherungsgebühr (für solche, die Versicherung wünschen), vorderhand ein sehr großes und wichtiges Resultat zu nennen wäre.

Diese Herabsetzung schließt nicht aus, daß für längere Strecken eine weitere Ermäßigung gewährt würde, namentlich wenn hingegen der Bahn gewisse Quantitäten des Transports garantirt werden. (Das Curiosum, daß es in Oesterreich einmal eine Bahn gab, die solchen garantirenden Parteien eine billigere Fracht auf 300.000 Etr. gewährte, und bei 3.000.000 Etr. wieder höhere Preise eintreten ließ, wird sich ja doch nicht mehr wiederholen.) Diese Ermäßigung kann entweder durch Differential-Tarife oder Refractionen geschehen, aber dringend muß gewünscht werden, bei dieser Refraction ohne Ansehen der Personen die strengste Gerechtigkeit walten zu lassen.

Die Größe des Quantums, wenn nöthig die Garantie durch Caution gedeckt, das ist das Einzige, was maßgebend ist für solche Refraction. Jede andere heimliche Bonification untergräbt die Concurrenz.

Wir wissen, indem wir der Differential-Tarife gedenken, daß sehr gewichtige Stimmen sich gegen dieselben ausgesprochen haben.

In der That sind die Consequenzen dieser Tarife (deren Anwendung beispielsweise bewirkt, daß Frachten von Wien nach Breslau um 9 Pf. mehr kosten, als von Wien über Breslau nach Stettin) so nachtheilig für den Zwischenverkehr und den Handel der Zwischenstationen, daß auch die hierüber geführten Klagen mehrerer unserer Handelskammern nicht befremden können. — Aber wie die Bahnen unsere Fuhrleute und die Gasthäuser an der Landstraße beeinträchtigen, so führen sie mit sich im Gefolge die unmittelbare Annäherung wichtiger Punkte, und schwächen dadurch die Bedeutung der Zwischenstationen.

Eine Klage kann bei wünschenswerther freier Concurrenz daher nicht gegen das Princip, sondern höchstens gegen die Höhe der Differenzen entstehen.

Sollte nun aber der Zeitpunkt noch nicht gekommen sein, in dem sich unsere Eisenbahnen entschließen können, den dringend gefühlten Wunsch zu erfüllen, welche Mittel bleiben uns übrig, dieselben auf die Aenderung ihrer Ansichten hinzuführen?

Leider glauben so Viele dieses Mittel darin gefunden zu haben, daß sie die Staatsbehörde ersuchen, billige Tarife mit Gewalt zu octroyiren; auf solche Bitten soll dann der Minister als Polizeianwalt auftreten, und was er nicht mit Gewalt durchsetzen kann, im Wege des kleinen Krieges durch alle möglichen kleinen Chicanen erzwingen. Dieser Plänklerkampf soll sich in Preußen sehr gut bewährt haben, und daß er sich bei uns, namentlich bei dem Anspruche der Staatsgarantie, sehr vortheilhaft anwenden läßt — soll sogar die Erfahrung gelehrt haben.

Wir aber, die wir die freieste und ungebundenste Bewegung der Eisenbahnen für die segensreichste halten, und die wir überdieß mit allen Kräften danach trachten müssen, das Capital dem Eisenbahnbau günstig zu erhalten, wir wünschen jene staatliche Beeinflussung der Tarife nicht, und erwarten nichts von ihr. Denn wohl dem Lande, wo das Recht geachtet und ein gegebenes Wort gehalten wird.

Die Eisenbahn-Concessionen aber, ob vortheilhaft oder schädlich, sind gegeben, und erst wenn die darin aufgestellten Anordnungen zum Nachtheile des Publicums unerfüllt bleiben oder überschritten werden, tritt die Action der Behörden ein.

Eine solche Ueberschreitung der Maximal-Tarife aber hat unseres Wissens noch nicht stattgefunden, und so lange ist jede andere directe Einflußnahme des Staates unnütz.

Trotzdem wird gerade die Staatsverwaltung auf gesetzlichem Wege das Meiste zur allmäligen Herabsetzung der Frachtsätze beitragen können.

Das Concessions-Gesetz vom Jahre 1854 gibt jeder Bahn nur das ausschließliche Privilegium zur Verbindung der Endpunkte, aber es läßt, ohne Parallelbahnen zu genehmigen, für den Bau von Eisenbahnlinien in derselben Richtung der Speculation freien Raum; diese Speculation zu pflegen und sie zu erwecken, wo sie noch nicht da ist, bei Gewährung von Zinsgarantien für Kohlen und Erze den 1-Kreuzer-Tarif vorzuschreiben, die Anlage von Straßenbahnen durch Prämien zu begünstigen, die Concessionirung neuer Strecken in jeder Richtung hin zu erleichtern und den Betrieb von übermäßigen Lasten zu befreien, das sei Aufgabe der Regierung und unserer Vertretung im Reichsrathe. Die Regierung und die Volksvertretung aber hiefür zu bestimmen, und nicht müde hierin zu werden, das ist die Aufgabe der österreichischen Industriellen.

Wir dürfen hoffen, daß die Industriellen Oesterreichs in der großen Kohlenfrage einig gefunden werden. So geeinigt, werden sie die Wichtigkeit für jeden speciellen Bezirk, sei es in Gruppen des Vereines der österreichischen Industriellen oder der gewerblichen Localvereine, discutiren, und so wird sich vor allem das Material zusammenstellen lassen, dessen Schichtung auch in anderen Ländern nothwendig wurde, ehe die Agitation begann. Arbeiten, ähnlich wie die Kohlen-Consumptions-Karten Frankreichs und Preußens werden die Folge sein.

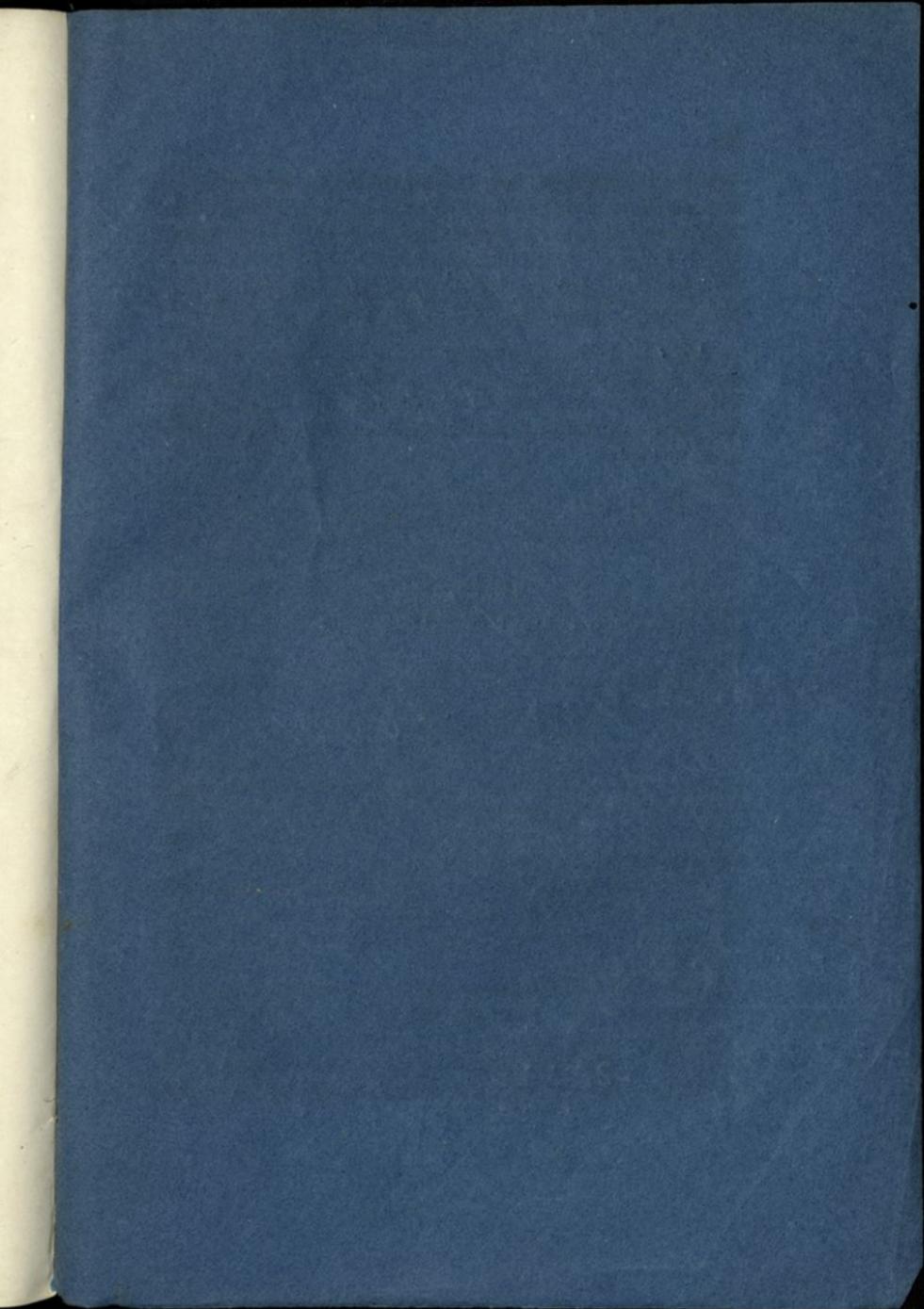
Und herangebildet für das Verständniß dieser Frage, werden die geeinigten Industriellen eine Macht sein. Der Geist, der unser Ministerium durchweht, kann unserer guten Sache nicht abhold sein; unsere Vertreter werden in den Häusern des Reichsrathes wirken, die Presse wird

die Sache erfassen, und vom Strom der öffentlichen Meinung ergriffen, werden bald auch in den General-Versammlungen der Eisenbahnen Actien-Besitzer aufstehen und Revision der Kohlentarife fordern.

Wir sind am Schluß, und bitten nur noch um Vergebung, wenn kleine Fehler in den Ziffern sich eingeschlichen haben sollten.

Die Wichtigkeit der Folgerungen wird darunter hoffentlich nirgends gelitten haben, und nach unserem Wunsche auch durch diese Arbeit etwas zur Aufklärung in der wichtigen Frage geschehen sein. Möge sich die Industrie Oesterreichs derselben nun auch mit vollster Hingebung widmen!





Laibach, 1863.

Druck von Jgn. v. Steinmayer und F. Bamberg.