



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die deutschen Eisenbahnen und der Einpfennigtarif.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

achtenden Idealismus, der aus den Meditationen und Harmonies spricht, empfindlich genug Lügen strafen. Damit ist die Bedeutung, welche Lamartine für die Jahre nach der Restauration hatte, aber nicht aufgehoben und seine aus dieser Periode herstammenden Gedichte werden nicht nur bleiben, so lange französische Gedichte gelesen werden, sondern zugleich einen interessanten Wendepunkt in der französischen Bildungs- und Literaturgeschichte dauernd bezeichnen. An diesen haben wir durch die Betrachtung der Meditationen und des Jocelyn in einer Zeit erinnern wollen, die wesentlich unter dem Eindruck der traurigen zweiten Hälfte von Lamartine's Lebensgang steht. Verglichen mit der gegenwärtigen Phase der sittlichen und literarischen Zustände Frankreichs, erscheint der Zeitabschnitt, der in der Geschichte französischer Poesie durch den Namen Alphonse Lamartine charakterisirt ist, bei aller Kränklichkeit und innerer Hohlheit immer noch als ein begünstigter.

Die deutschen Eisenbahnen und der Einpfennigtarif.

Die Verhandlungen des ersten Zollparlamentes über die Ermäßigung der Zollsätze auf Roheisen und Eisenfabrikate haben die schon längst angebahnte Ueberzeugung, daß die Einführung des Einpfennig-Eisenbahnfrachttarifs als Vorbedingung dieser Ermäßigung dringend nothwendig ist, wesentlich befestigt.

Der Beweis dieser Nothwendigkeit ist mehr wie ein Mal geführt worden. Dennoch wird es nicht überflüssig sein, die nachstehenden Mittheilungen über ein in der Gegend von Hagen gelegenes Puddlings und Walzwerk (ohne Hochofen, aber mit einer Production von 30 Mill. Pfund fertigen Eisens und Stahls im Jahr) beispieisweise anzuführen, weil dieselben besonders schlagend sind. Es wird daselbst ein Quantum von 42 Mill. Pfund Roheisen verbraucht. Dieses Roheisen wird von verschiedenen Orten bezogen und das Werk muß nach den noch bestehenden heutigen Tarifen die beigesezten Frachtsummen dafür bezahlen, während die zweiten Zahlen die Fracht zum Einpfennigtarif angeben. Es werden bezogen an:

Roheisen	42,000,000 Pfund	Fracht	31,159 Thaler	gegen	16,174 Thaler,
Steinkohlen	8100 Wagen	"	18,990 "	"	7170 "
Steine u. Sand	390 "	"	1347 "	"	633 "
Fabrikate	15,000,000 Pfund	"	4050 "	"	1250 "
Fabrikate	15,000,000 "	"	24,549 "	"	10,123 "

in Summa Fracht 85,095 Thaler gegen 35,350 Thaler,
mithin gegen einen durchgeführten Einpfennigtarif mehr 44,746 Thaler.

Die vorstehenden Zahlen beweisen bis zur Evidenz, welch enormer Unterschied zwischen den noch bestehenden Eisenbahnfrachten und dem Einpfennig-tarif liegt und wie drückend, ja lähmend die Ersteren auf aller Eisensabrication lasten, ohne daß sie auch nur für die Eisenbahngesellschaften eine wirkliche Nothwendigkeit wären.

Es ist nur das Gebot einer dringenden Nothwendigkeit, daß sich unsere Eisenindustrie, die des billigen Bezugs von Rohproducten und Hilfsstoffen nicht entbehren kann, wenn sie bei der stetig wachsenden ausländischen Concurrenz siegreich bleiben will, immer wieder an diejenige Macht wendet, welche durch ihre Gesetzgebung allein das factische Monopol der Eisenbahnen ermöglicht hat, — an den Staat. Weil dieser nicht mehr der engherzige Territorialstaat ist, der er zur Zeit der Begründung unseres Eisenbahnwesens war, sondern der aus dem Bedürfniß der Nation hervorgegangene große deutsche Staat, liegt die Hoffnung auf Abhilfe näher, als jemals früher, zumal der §. 45 der Verfassung des norddeutschen Bundes das Verkehrsleben und dessen Regelung direct unter die Aufsicht des neuen Bundes stellt.

Ein wichtiger Fortschritt ist im Laufe der letzten zwei Jahre bereits gemacht worden. Seit dem 15. Octbr. 1867 haben die Verwaltungen der Königlich Ostbahn, der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahnen die Vereinbarung getroffen, für Eisen und Blech einen Specialtarif gelten zu lassen, nach welchem — 63 $\frac{1}{2}$ Meile — mit 5 $\frac{2}{3}$ Sgr. incl. Expeditionsgebühr, mithin zu Einem Pfennig pro Centner und Meile zur Berechnung gebracht werden. Da die gedachten Verwaltungen, bevor sie sich zur Einführung des Einpfennigsaßes entschlossen, die Rentabilitätsfrage reiflich in Erwägung gezogen, und vorhandene Erfahrungen ihrem Entschlusse zum Grunde gelegt haben, so liegt der Anspruch nahe, ihr Beispiel demnächst auch von anderen Bahnen nachgeahmt zu sehen. Neuerdings sind diese Erfahrungen durch den Bericht bestätigt worden, welchen der Präsident Geheimer Commerzienrath Mevitten in der Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn am 29. Mai dieses Jahres erstattete und in welchem es u. A. heißt: „Die Erfahrung des letzten Jahrzehnts hat dargethan, daß der Transport der Massengüter sehr wesentlich durch die Höhe der Fracht bedingt und bei niedrigen Tarifen in den meisten Fällen einer Steigerung auf das Doppelte und mehr fähig ist. Ist auch der Nettoertrag bei einem Transport des doppelten Quantums Massengut zum Einpfennig-tarif schwerlich höher, ja wahrscheinlich ansehnlich geringer, als bei einem Transport des einfachen Quantums Massengut zu 1 $\frac{1}{2}$ Pfennig, so ist doch die niedrige Tarifrung der Massengüter vom erheblichsten und sehr oft absolut maßgebenden Einfluß für die Entwicklung der Industrie im Bahngebiete, und dadurch für die Entwicklung des Gütertransports über-

haupt. Kohlen und Erze bilden heute die Unterlage fast der gesamten modernen Industrie, und wie namentlich die Entwicklung der Macht und der Steuerkraft der Länder von der höchsten Bedeutung, so ist auch für die meisten Bahnen der billigstmögliche Transport dieser und anderer Massengüter die Grundbedingung für die Entwicklung der Industrie im Bahngebiete überhaupt.

Die finanzielle Bedeutung des Transportes von Massengütern ist freilich für die einzelnen deutschen Bahnen eine sehr verschiedene, aber allen kommt es in größerem oder geringerem Maße zu gut, wenn die industrielle Thätigkeit des Inlandes gesteigert, wenn unser Vaterland durch die ehrsüchtvolle Mitwirkung der als Factoren der industriellen Production so maßgebenden Eisenbahnen mehr und mehr befähigt wird, mit den fortgeschrittenen Industriestaaten England, Belgien und Frankreich auf dem Weltmarkte zu concurriren."

Die Wichtigkeit der Einführung des EINFENNIGTARIFs für die einzelnen Artikel, namentlich für Kohlen, ist bereits durch zahlreiche Erfahrungen festgestellt worden. Ein Beispiel statt vieler. Während Bremen 1859 nur 139 Last deutsche Steinkohlen bezog, hatte dieser Hafenplatz 1867 schon 5690 Last bezogen, so daß durch sie 92 Procent des ganzen Kohlenbedarfes gedeckt wurden.

Und dennoch, wie weit sind wir auch im Kohlengeschäft von dem zu erreichenden Ziele noch entfernt. Während Belgien in 1868 nach England 72,234,420 Centner Kohlen ausführte, importirte letzteres in 1867 24,556,800 Centner nach Deutschland. Selbst im Jahre 1869 ist die Einfuhr englischer Kohlen nach Berlin laut vorliegender amtlichen Ausweise noch um 200,000 Centner gestiegen.

Jedenfalls hat aber das im Kohlengeschäft bereits Errungene zur Genüge bewiesen, wie großartig die Eisenindustrie sich entwickeln würde, sobald auch ihr der EINFENNIGTARIF zu Gute kommt, dieser Tarif überhaupt ganz allgemein auf Erze, Kalksteine und andere Rohstoffe angewandt würde. Dieselbe Erfahrung lehrt, wie die Einführung dieses billigeren Tarifs nicht allein dem Kohlenbergbau und der Eisenindustrie, sondern auch den Eisenbahnen selbst in dem alsdann eintretenden Massentransport den größten Nutzen bringen würde.

Und nicht allein durch den Massentransport, auch noch in anderer Weise würden die niedrigeren Eisenpreise den Eisenbahnen von wesentlichem Vortheile sein. Das Bedürfnis derselben zur Erneuerung ihres eigenen Eisenmaterials beträgt erfahrungsmäßig etwa fünf Procent und belief sich im verflossenen Jahre auf mehrere Millionen Centner. Bei Neubauten berechnet sich der Bedarf auf etwa 22,000 Centner verarbeiteten Eisens aller Art

(per Meile). Bei gleichzeitig fortschreitender Volksbildung würde übrigens der Consum überhaupt noch einer weit bedeutenderen Steigerung fähig sein, da in vielen Gegenden Deutschlands noch heute viele Gegenstände, namentlich Wirthschaftsgeräthe im Gebrauche sind, welche zumeist aus Holz gefertigt sind, obgleich alle begünstigten Culturvölker dieselben längst durch aus Eisen gefertigte Geräthe ersetzt haben. Wie groß ist in dieser Hinsicht noch der Unterschied zwischen Deutschland und Großbritannien?

„Das Eisen“ — heißt es in einem neueren englischen Werke — „ist eines unserer Lebensbedürfnisse, ist die civilisatorische Weltmacht und das Hauptinstrument in der Kürzung und Erleichterung der menschlichen Arbeit geworden. Fast ist es unmöglich, noch einen Gebrauch aufzuzählen, wozu es gegenwärtig nicht verwendet wird. Wir reisen auf eisernen Straßen, gezogen von eisernen Rossen; wir durchfurchen den Ocean in eisernen Schiffen und Dampfern mit eisernem Tafelwerk und getrieben von eisernen Maschinen; wir werfen große eiserne Brücken und Tunnel über unsere, so wie unter unsere Flüsse und Straßen; wir errichten Wohnungen und Pacht Häuser von Eisen für unsere Colonialbesitzungen und schließen unser Geld und unser Fleisch in eiserne Schränke ein. Sogar die glatten Pflastersteine werden in Glasgow, Albany und anderen Städten durch eisernes Pflaster abgelöst. Riesenhafte Anker werden für Leviathanschiffe geschmiedet, Dampfkesselpfatten gefertigt, die $1\frac{1}{2}$ Tonnen oder 30 Centner wiegen, so wie Maschinenschäfte von 4 Tonnen und Cylinder von 28 bis 30 Tonnen. Hunderte von Meilen elektrischen Drahts und unterseeische Kabeln werden abgeraffelt mit magischer Gile, eingefast, aufgewunden und verschifft. Tausende von Wasserröhren und Meilen von Gasröhren werden von unseren Verschiffungshäfen aus nach allen Colonien und Ländern auf dem Erdball versandt. Ueber 3 Millionen Tonnen Eisen sind zu unseren eigenen Eisenbahnlinien gebraucht worden und 300,000 Tonnen sind alljährlich erforderlich, um sie in Stand zu halten. So geschickt sind unsere Werkleute, daß sie das dehnbare Erz in fast infinitesimale Drähte ausziehen können, und Stücke Eisen werden so dünn gemacht, daß sie sich zu unzerstörbaren Massen zusammenbinden lassen. Auch hat sich der Hausverbrauch um das Dreifache vermehrt. Ueberhaupt ist der Geschäftsbetrieb allein in seiner eisernen Exportbranche in fünf Jahren um 75 %, und in einem Vierteljahrhundert um 850 % angewachsen.“

Das kann der Engländer seiner Metallindustrie nachrühmen, welche mehr als die Hälfte der Eisenproduction der Welt, alljährlich ungefähr 4 Millionen Tonnen umfaßt. Der Eisenverbrauch war im britischen Reiche 1827 kaum 50 Pfund per Kopf der Bevölkerung und stieg bis 1858 auf 150 Pfund.

Soll Deutschland diesem Beispiel nacheifern, so kann das nur geschehen, wenn seine Eisenbahnverwaltungen endlich zu richtiger Einsicht in ihren Vor-

theil und das Bedürfniß der Eisenindustrie nach ermäßigten Frachtsätzen gelangen.

Nicht das Baucapital, nicht die Betriebskosten, nicht die Schwierigkeit der Unterhaltung, sondern hauptsächlich die Frequenz der Gütermasse sind das entscheidende Moment bei der Wirthschaftspolitik der Eisenbahnen. Wie gar weit die deutschen Bahnen in diesem Punkte noch zurückstehen, beweist der Umstand, daß dieselben im Jahre 1858 nur 477,000,000 Centner Güter beförderten, während in demselben Jahre der Güterversand auf den englischen Bahnen 1,485,955,000 Centner, mithin das dreifache betrug, trotzdem daß Deutschland 70 Millionen Einwohner und Großbritannien nur 27 Millionen zählte. Von obigen 1,485,955,000 Centner bestanden 969,393,520 Centner allein in Bergwerksproducten, zumeist aus Kohlen und Eisen, diesen mächtigen Bundesgenossen der modernen Industrie.

Nachdem nun auch die Rheinische Eisenbahn sich für die Einführung des Einspennig-Frachttarifs ausgesprochen hat und die meisten Handelskammern in Rheinland und Westphalen ausdrücklich erklärt haben: „den ferneren Ermäßigungen der Eisenzölle müßten billigere Frachtsätze für den Massentransport von Rohmaterial, Halbfabricate und fertigem Eisen vorhergehen“, darf man mit Zuversicht hoffen, daß auch die übrigen Eisenbahnen nun demselben Principe folgen, eventuell aber die Bundesregierung, nach den Erklärungen des Bundescommissar Dr. Michaelis in der 35. Sitzung des Reichstages, diese allgemeine Einführung des Einspennigtarifs für alle Massengüter ungefäumt in die Hand nehmen wird.

Das Museum römischer Alterthümer in Lyon.

Die französischen Provinzialstädte, denen nicht das Glück zu Theil geworden ist, Seehäfen zu besitzen, haben gewöhnlich nichts aufzuweisen, was den Fremden den Aufenthalt daselbst irgendwie wünschenswerth und angenehm machen könnte. Zwar ist die oft gehörte Behauptung, daß sie alle, eine wie die andere, gleichförmig und nur nach Muster der Hauptstadt normirt seien, nicht richtig. Im Gegentheil, sie haben sehr verschiedenartiges Aussehen: die eine ist Festung und Militäirstadt; eine andere ist fast ausschließlich von kleinen Rentnern bewohnt und ihre stillen Straßen, die kleinen reinlichen Häuser mit dem sorgsam gepflegten Blumengarten davor erinnern fast an holländische Art; eine dritte ist der Sitz einer zahlreichen steifen Beamtenwelt; wieder eine andere hat durch Bergbau, oder durch einen bestimmten Handels- und Industriezweig ein sehr charakteristisches Gepräge erhalten. Was allen gemeinsam anhaftet, das ist allerdings erdrückende Langlebigkeit, geistiger Stillstand bei aller Handelstüchtigkeit, wissenschaftliche Gleichgiltigkeit selbst in den Städten, die Academien besitzen. In ihrer Vergangenheit allein liegt das künstlerische und wissenschaftliche Interesse, das wir an diesen Orten nehmen, dieses aber ist oft bedeutend genug. Der Norden, die Heimath des Spitzbogenstils, ist reich an herrlichen, profanen wie religiösen Gebäuden aus dem Mittelalter, die Touraine besitzt die schönsten