



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Eisenbahnen und das Monopol.

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

Friedens derselben mit dem unter Preußen geeinigten Deutschland. Wir wissen wohl, daß zu Wien an entscheidender Stelle anders gerechnet wird, wir wissen aber auch, daß das, was Hegel „die List der ewigen Vernunft“ genannt hat, das Verhältniß zwischen österreichischen Zwecken und den Mitteln zu denselben umkehren kann, und daß das österreichische Volk dieses Verhältniß von Hause aus anders aufgefaßt hat, als ein Theil seiner leitenden Staatsmänner. Das cisleithanische liberale Ministerium steht und fällt mit der Aufrechterhaltung des Friedens, ja das Wachsthum seines Einflusses muß identisch sein mit dem einer freundlichen Auffassung der Beziehungen zu Preußen. Gewinnt die alte Feindschaft die Ueberhand, so wird nicht nur das ungeheilte finanzielle Leck des österreichischen Staatsschiffs aufgerissen, sondern mit der Freiheit des österreichischen Volkes zugleich die Existenz der Monarchie — und zwar zum letzten Mal — auf die Karte gesetzt.

Die Eisenbahnen und das Monopol.

Die vergleichende Statistik von Otto Hausner enthält folgende höchst interessante Uebersicht über den Stand, welchen das Eisenbahnwesen in Europa im Jahre 1864 einnahm.

„Ganz Europa besaß gegen Ende 1864, 8991 geographische Meilen oder 66,005 Kilometer Eisenbahnen, und diese vertheilen sich folgendermaßen:

	geographische Meilen	Kilometer
Großbritannien	2664	19,733
Frankreich	1623	12,020
Oestreich	823	6096
Preußen	793	5874
Rußland	473	3503
Spanien	438	3242
Italien	428	3165
Baiern	286	2118
Belgien	263	1952
Schweiz	196	1452
Schweden und Norwegen . .	131	972
Kleindeutschland	896	6637
Großdeutschland	2061	15,268

Im Juli 1864 hatten nur noch 9 Staaten und zwar Rumänien, Serbien, Montenegro, die beiden Schwarzburg, Lippe, Detmold, Lichtenstein und San Marino keine eröffneten Eisenbahnen.

Die Baukosten der Eisenbahnen betragen bis 1864 in ganz Europa 24,555,100,000 Franken und vertheilten sich auf

Großbritannien	mit	9668,000,000	Franken
Frankreich	"	5328,000,000	"
Oestreich	"	1688,000,000	"
Kleindeutschland	"	1584,200,000	"
Preußen	"	1556,000,000	"
Rußland	"	1227,000,000	"
Spanien	"	939,000,000	"
Italien	"	898,000,000	"
Belgien	"	597,000,000	"
Schweiz	"	393,000,000	"
Schweden und Norwegen	"	258,000,000	"
Niederlande	"	174,200,000	"
Dänemark	"	98,700,000	"
Portugal	"	96,000,000	"
Kirchenstaat	"	35,000,000	"
Türkei	"	12,500,000	"
Griechenland	"	2,500,000	"

In ganz Europa kostet ein Kilometer Bahn durchschnittlich an Herstellungskosten 378,500 Franken. Darunter sind:

1. die Staaten mit kostspielig gebauten Bahnen:

Großbritannien	1 Kilometer	508,000 Fr.,	die Meile	3,763,000 Fr.
Frankreich	1 "	443,400	" " "	3,293,000 "
Rußland	1 "	375,000	" " "	2,778,000 "
Königreich Sachsen	1 "	317,400	" " "	2,348,000 "
Belgien	1 "	306,000	" " "	2,267,000 "
Niederlande	1 "	305,400	" " "	2,262,000 "

2. die Staaten mit mittlerem Kostenpreis der Bahnen:

Spanien	1 Kilometer	290,000 Fr.	die Meile	2,146,000 Fr.
Schweiz	1 "	289,000	" " "	2,139,000 "
Baden	1 "	288,000	" " "	2,131,000 "
Oestreich	1 "	286,000	" " "	2,117,000 "
Italien	1 "	285,000	" " "	2,109,000 "
Schweden	1 "	280,500	" " "	2,075,000 "
Raffau	1 "	274,000	" " "	2,027,000 "
Preußen	1 "	270,500	" " "	2,002,000 "
Kirchenstaat, } Griechenland }	1 "	250,000	" " "	1,850,000 "

3. Die Staaten mit wohlfeil gebauten Bahnen:

Hessenkassel	1 Kilometer	236,800 Fr.
Kleindeutschland	1 "	238,800 "
Württemberg	1 "	232,800 "
Hessendarmstadt	1 "	225,600 "
Hannover	1 "	219,600 "
Baiern	1 "	218,500 "
Mecklenburg	1 "	205,800 "
Türkei	1 "	193,000 "
Portugal	1 "	189,000 "
Dänemark	1 "	183,000 "
Norwegen	1 "	174,800 "

Diese Uebersicht ist sehr lehrreich. Die Verschiedenheit der Größe der Herstellungskosten ist ungeheuer; die englischen Bahnen sind trotz ihrer Einfachheit die theuersten und kosten fast dreimal soviel als die norwegischen. Jedoch ist dieser hohe Kostenpreis aus dem großen Werth der Grundstücke und dem theueren Tagelohn in England leicht zu erklären. Minder einleuchtend ist der hohe Betrag der Herstellungskosten der französischen Bahnen, völlig überraschend aber der hohe Preis der russischen Bahnen, weil ganz außer allem Verhältniß zu dem geringen Werth des Grund und Bodens, mit der Niedrigkeit des Tagelohnes^{*)}. Jedenfalls gebührt die Palme den deutschen Bahnen, welche bei aller Bequemlichkeit und Eleganz der Einrichtung, bei aller Solidität der Bauten, fast die wohlfeilsten Europas sind. Auch die Schweizer Bahnen sind mit Rücksicht auf die häufigen Terrainsschwierigkeiten mit lobenswerther Sparsamkeit gebaut.

Die Rentabilitätsverhältnisse der Eisenbahnen waren im Jahr 1858 im Ganzen und per Meile der Bahnlänge folgende:

Bahnen	im Ganzen Thlr.	per Meile Thlr.
deutsche	88,789,000	58,100
französische	85,237,000	87,300
großbritannische	159,712,000	80,300
belgische	10,445,000	75,121
russische	8,263,000	95,100
schweizerische	2,291,000	33,700
holländische	1,782,000	49,300

^{*)} Daß der Tagelohn in Rußland ein niedriger sei, wird in Deutschland ziemlich allgemein angenommen, ist aber für einen großen Theil dieses Reichs unrichtig. In vielen großrussischen Gouvernements z. B. sind Arbeiter selbst zu hohen Preisen häufig gar nicht zu haben, da die Bedürfnisse des gemeinen Mannes sehr bescheidene sind und durch den gleichen Antheil, den jedes Gemeindeglied an der Dorfmark hat, ohne große Anstrengung befriedigt werden können.

Prüfen wir diese Ergebnisse näher, so werden wir gewahr, daß die Betriebseinnahmen in England und Frankreich ungleich brillantere Resultate lieferten als in Deutschland, weil ihre Tarife billiger sind und eben deshalb die Massen der Bevölkerung wie der Güter die Bahnen benutzen. Während die Bruttoeinnahme in Deutschland nur 58,100 Thlr. per Meile beträgt, ist sie in England 80,300 Thlr. und in Frankreich 87,300 Thlr. per Meile.

Die Eisenbahnen haben das alterthümliche Institut der Frachtwagen auf den größeren Routen unmöglich gemacht und sich de facto ein Monopol geschaffen, das die Interessen des ganzen versendenden und empfangenden Publicums in ihre Hände gibt. Der bisherigen Art der Benutzung dieses Monopols ist es zuzuschreiben, daß die Einnahmen der deutschen Eisenbahnen hinter denen des Auslandes zurückgeblieben sind und daß diese Bahnen das Interesse des Publikums vielfach geschädigt haben.

Allerdings bestehen Reglements, welche den Verwaltungen Richtschnur ihres Handelns sind, und die Bedingungen des Vertrages zwischen Versender und Frachtführer bilden sollen, — sehen wir dieselben aber näher an, so finden wir wohl die ehemals den Fuhrleuten auferlegenen Verpflichtungen in allgemeinen Zügen wieder, jedoch dermaßen verlausulirt, daß thatsächlich die größere Summe von Rechten auf Seiten der Bahnverwaltungen ist, während die Berechtigung der Versender und Empfänger bis zum Verschwinden eng begrenzt und so formulirt wird, daß der Gedanke nahe liegt: „Alle Berechtigung auf der einen, alle Verpflichtung auf der anderen Seite.“ Es ist in der That fraglich, ob diese Reglements auch ferner geeignet sind, als Grundlage des durch die Unterzeichnung des Frachtbriefes entstandenen Vertrages zu dienen. Freiwillige Verträge können die auf Grund der Reglements zwischen Eisenbahndirectionen und Versendern geschlossenen Uebereinkommen nicht genannt werden: thatsächlich ist der Versender von der Möglichkeit ausgeschlossen, andere Frachtgelegenheiten zu benutzen und die Bedingungen, denen er sich bei Benutzung der Bahnen zu fügen hat, sind ihm so strict vorgeschrieben daß er nicht daran denken kann, dieselben zu modificiren.

Wir sind weit entfernt, der staatlichen Bevormundung das Wort zu reden, im Gegentheil wir halten die freieste und selbständigste Bewegung der Industrie und des Handels für Grundbedingung einer gedeihlichen Entwicklung.

Eine solche scheint uns aber den Eisenbahnen gegenüber nicht gegeben.

Anders war das zu den Zeiten vor Aufhebung der Leibeigenschaft, als den Herren das Recht zustand, die Arbeitskraft ihrer Leute zu vermietthen. In andern Gegenden, z. B. den Ostseeprovinzen, ist der Tagelohn wiederum zufolge der raschen Fortschritte, welche die Landwirtschaft in den letzten Jahren gemacht hat, ziemlich hoch.

D. R.

Die Verhältnisse haben unter Mitwirkung der Regierungen ein Monopol geschaffen und mit demselben die unvermeidlichen Nachtheile für das auf die Benutzung des monopolisirten Instituts angewiesene Publikum herbeigeführt. Wenden wir die Blicke wohin immer es sei, nirgend finden wir eine brauchbare Gelegenheit, unsere Güter ohne Mitwirkung der Eisenbahnen ihren Bestimmungsorten zuzuführen: da die Verwaltungen die Bedingungen der Verführung einseitig festgesetzt haben und alle anderen Fortschaffungsmittel beseitigt sind, so haben wir, mögen die betreffenden Reglements unsern Interessen noch so sehr entgegen laufen, keine Wahl, müssen wir uns auf Gnade oder Ungnade ergeben. Wo jede Möglichkeit der Selbsthilfe abgeschnitten ist, scheint es uns nicht nur gerathen, sondern geboten, daß das öffentliche Interesse durch die Gesetzgebung gewahrt werde.

Schon im Jahr 1855 feierten die europäischen Eisenbahnen ihr 25jähriges Jubiläum, denn am 15. September 1830 wurde die erste Eisenbahn auf der Strecke zwischen Liverpool und Manchester eröffnet. Erinnert man sich des zweifelvollen Mißtrauens, mit welchem das Unternehmen selbst in England betrachtet wurde; weiß man, daß auf dem Festlande die einsichtsvollsten Männer an ihre Gemeinverbreitung nicht glaubten, daß z. B. Thiers noch sechs Jahre später den Eisenbahnen nur als Verbindungsmitteln zwischen 2 Großstädten und zum Behuf des Personenverkehrs einigen Nutzen zuerkannte; daß Arago zu den entschiedensten Gegnern ihrer Einführung in Frankreich gehörte, so muß man gestehen, daß die Erfindung gewaltig, wie sie selbst ist, im Zeitraum eines Vierteljahrhunderts ungeheure Fortschritte gemacht, sich die Welt erobert hat. Monarchien und Republiken, demokratische und absolutistische Staaten, große und kleine Länder arbeiten heute um die Wette in Anlegung und Vervollständigung ihres Bahnnetzes.

Der beispiellose Erfolg der Eisenschienen berechtigt zu hohen Anforderungen. Leistet das neue Verkehrsmittel — so darf das Publikum fragen — das, was von ihm gehofft wurde, was mit Recht von ihm verlangt werden kann? Durch ihre unschätzbaren Specialeigenthümlichkeiten haben die Eisenbahnen die Fähigkeit, auf den von der Locomotive befahrenen Strecken jede Mitbewerbung unmöglich zu machen, das heißt, dem Publikum in allen Transportbeziehungen die größten Vortheile zu bieten, namentlich alle diejenigen Vortheile, deren es im Kampfe mit fremden Interessen auf der handelspolitischen Weltbühne nothwendig bedarf. Weil hiezu befähigt, sind die Eisenbahnen auch zweifach dazu verpflichtet, erstlich dem Publikum gegenüber, welches mit Recht fordern kann, daß die neue Transportweise all das, was sie zu leisten vermag, auch wirklich leiste, und sodann den Unternehmern gegenüber, weil diese erst dann aus ihrer Capitalanlage alle Vortheile ziehen, welche gezogen werden können.

Die deutschen Eisenbahngesellschaften haben theils formell, theils factisch von den Staatsregierungen Monopole erhalten. Formell wurde ihnen ein Monopol meist durch die Concessionsurkunde zugesichert, indem diese Concurrnzlinien anschloß, factisch wurde ihnen ein solches durch die Expropriation des vortheilhaftesten Terrains gewährt.

Vom volkwirtschaftlichen Gesichtspunkte aus besteht der nächste Zweck des gesammten Gewerbewesens in der möglichst vollständigen und möglichst wohlfeilen Herbeischaffung aller von den Gesellschaftsgliedern begehrten Erzeugnisse der Gewerbeproduction. Beeinträchtigungen dieses Zweckes gehen zumeist vom Monopoliengeiste aus und streiten gegen den Grundsatz der Gerechtigkeit, nach welchem kein Glied der Gesellschaft an der freien Bewegung seiner Kräfte verhindert werden darf, so lang es die gleich freie Benutzung der Kräfte anderer nicht gefährdet. Von einer möglichst wohlfeilen Versorgung der Gesellschaft kann nur da die Rede sein, wo keine specielle Ausschließungen der allgemeinen Concurrnz zur Bevorzugung Einzelner stattfinden. — Specielle Bevorrechtungen einzelner Körperschaften und Personen werden Monopole genannt. Je größer die Anzahl derer ist, welche sich mit der Herbeischaffung eines Gewerbeproductes beschäftigen, desto größer wird die Menge der sich darbietenden Gelegenheiten und destoweniger wird zu befürchten sein, daß mit den Anforderungen für dieselben über die Selbstkosten und den Produktionspreis zu weit hinaus gegangen werde. Gegen Uebertheuerung schützt allenthalben nur die freie Concurrnz.

Wenn uns demgemäß unsere Untersuchung dahin führt, jede Beschränkung der allgemeinen Concurrnz und jede Bevorrechtung einzelner Körperschaften Monopol zu nennen, so wollen wir hiermit keineswegs behaupten, daß die Rechtsverhältnisse, welche die Beziehungen unserer Eisenbahnen regeln, überall und ausschließlich diesem Monopoliengeiste ihr Entstehen verdanken, wir wollen hiermit nur den Charakter bezeichnen, den dieselben gegenwärtig an sich tragen.

Dieser Charakter wird auch durch die Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum ausdrücklich bestätigt. Diese Bestimmungen haben im wesentlichen folgenden Inhalt:

1. Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung einer Bahn folgenden 1. Januar wird der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Concurrenten den Transportbetrieb allein zu exploirtiren. Nach Ablauf der ersten drei Jahre kann das Handelsministerium auch andere zum Transportbetriebe auf der Bahn gegen Entrichtung des Bahngeldes oder einer zu regulirenden Concession berechtigen.

2. Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer,

welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden.

Die Concurrenz ist mithin ertödtet und das Monopol der Eisenbahn durch höhere Gewalt geschaffen; die Frachtführer sind sämmtlich verdrängt und die Absender haben keine freie Wahl mehr, sie müssen ihre Waaren demjenigen Transportinstitute anvertrauen, welches den Verkehr auf einer gewissen Strecke allein beherrscht.

Dieses Monopol ist in Deutschland um so drückender, als bei uns der Wassertransport keine Erleichterung bringen kann. England sowohl wie Frankreich sind bekanntlich nach allen Richtungen hin von Canälen durchschnitten und mit Küstenschiffahrt umgeben. Selbst in Belgien ist das Wasserstraßensystem ein vollendetes; im ganzen erstreckt sich daselbst die Länge der jetzt durchgehends vom Staate verwalteten, theils zum Maas-, theils zum Schelde-, theils zum Yperlee-Bassin gehörenden schiffbaren Flüsse auf 1013 Kilometer. Zu diesen kommen noch 27 schiffbare Kanäle in einer Länge von 616 Kilometer.

Erwägt man aber, daß in der Regel der Transport auf einer Eisenbahn dreimal so viel Zugkraft erfordert, als auf einem breiten Kanale und daß der Transport auf einem breiten Kanale viermal soviel Aufwand verursacht, als auf einem großem Flusse stromabwärts oder auf dem Meere, so begreift man, welche eine bedeutende Concurrenz der Wassertransport den Eisenbahnen schaffen kann und welche immense Vortheile der englische, französische und belgische Handelsstand vor dem deutschen zufolge der Benutzung der Fluß-, Kanal- und Küstenschiffahrt genießt.

Auch für den durchgehenden Verkehr besteht in Deutschland keine Concurrenz. Die verschiedensten Linien durchkreuzen zwar das schöne Land und die schwarzen Dampfer fliegen allenthalben über Berg und Thal; ihre Verwaltungen aber wirthschaften im gemeinschaftlichen Verband, reguliren ihre Frachttarife in gemeinsamer Berathung und vertheilen das also erzielte Fahrgeld nach gleichen Prinzipien, zumeist nach der Länge der einzelnen Bahnen. Wir verkennen nicht, daß der auch im deutschen Eisenbahnwesen wiederkehrende Particularismus diese Verbände für einzelne Zwecke nothwendig hervorrief, daß ohne sie dem Handel nicht immer die nothwendige Vereinfachung geboten werden konnte; wir wollen nur das Thatsächliche dieser Verbindungen constatiren, die, getragen von dem ihnen bewohnenden Monopoliengeiste, nur zu häufig zur völligen Aufhebung jeglicher Concurrenz wie zum Nachtheil des deutschen Handelsstandes mißbraucht werden.

Wir haben die Lichtseiten der Eisenbahnen, die durch sie hervorgerufene Umgestaltung unseres Wirthschaftslebens beleuchtet und darauf hingewiesen,

wie diese großartige, in alle Lebensverhältnisse der Völker tief eingreifende Erfindung der Neuzeit zu einer großen Zukunft berufen ist. Monopole sind aber immer nur gerechtfertigt, wenn ein allgemeines Interesse durch sie gefördert, einem allgemeinen Bedürfnisse genügt wird. Dieses Ziel wird von den Eisenbahnen nur durch regelmäßigen und billigen Transport von Menschen und Gütern erreicht. Daß der Betrieb dieser Bedingung im vollsten Maße entspreche, ist eine der Verpflichtungen, welche den Gesellschaften obliegen und deren sie sich nicht entziehen können, ohne ihre Ansprüche auf das Monopol zu verlieren.

Fast allgemein sind in Deutschland in den letzten Jahren die Klagen laut geworden über die Höhe der Transportkosten, über die nur scheinbare Garantie, welche die Eisenbahnen dem Handelsstande für die rechtzeitige Ablieferung der Güter gewähren, welche ihnen anvertraut wurden. Ebenso häufig waren die Klagen wegen der in den selbstgeschaffenen Reglements hervortretenden völligen Umkehrung der privatrechtlichen Grundsätze über die Haftung des Frachtführers für Verluste und Beschädigungen.

Die meisten deutschen Handelskammern haben in dieser Hinsicht die gleichen Beschwerden erhoben. Es macht einen höchst peinlichen Eindruck, wenn man in einer Zeit, wo das alte Frachtfuhrwesen in nebelgrauer Ferne zu liegen scheint, in dem Berichte einer deutschen Handelskammer (der stuttgarter) das nachfolgende Bekenntniß liest:

„Zu wiederholten Klagen gaben auch im verflossenen Jahre die Transportverzögerungen im mitteldeutschen Eisenbahnverbande Anlaß. Es sind Fälle zu unserer Kenntniß gebracht worden, welche es begreiflich machen, wenn die Geschäftsleute häufig die Geschwindigkeit und die Garantie des alten Frachtfuhrwesens zurückwünschen.“

Die Klagen des Handelsstandes gegen die Eisenbahnverwaltungen treffen vor Allem die Höhe der Transportkosten und die Differenzialfrachten. Die Völker der Erde befinden sich in einer Epoche des rühmlichsten Wettkampfes, der mehr und mehr auch auf die Eisenbahnverwaltungen Deutschlands sich ausdehnen und sie veranlassen muß, alles zu beseitigen, was den siegreichen Erfolg der Theilnahme unseres Volks an dem allgemeinen Turnier erschweren oder gar hemmen könnte.

Zu solchen Hemmungen des Verkehrs gehören vor allem die übergroßen Differenzialfrachten. Wie ein Staat seine Eisenbahnen dazu benutzen kann, um auf Kosten des übrigen Volksvermögens einzelne Orte zu begünstigen, ebenso kann er auch mit derselben Waffe andere Gegenden gestiftentlich benachtheiligen. Ein System von Differenzialfrachten kann einen von der Natur außerlesenen und durch jahrelange Entwicklung emporgeblühten Handel geradezu zurückbringen, aus gewissen Gegenden vollständig

verdrängen und dem vaterländischen Volkswohlstande die gefährlichsten Wunden schlagen.

Es ist an und für sich ein falscher Grundsatz, hohe Frachtsätze zu fordern, weil eine Bahn hohe Betriebskosten hat. Nicht das Baucapital, nicht die Betriebskosten, nicht die Schwierigkeit der Unterhaltung, sondern hauptsächlich die Frequenz, die Gütermasse sind das entscheidende Moment bei der Wirthschaftspolitik der Eisenbahnen. Wie gar weit die deutschen Eisenbahnen in diesem Punkte noch zurückstehen, beweisen die englischen Bahnen. Während die ersteren im Jahr 1858 nur 477,000,000 Centner Güter beförderten, betrug der Güterversand in demselben Jahre auf den großbritannischen Bahnen 1,485,955,000 Centner, mithin das dreifache, trotzdem daß Deutschland 70 Millionen Einwohner und Großbritannien nur 27 Millionen zählt. Ein solcher Verkehr kann nur da entstehen, wo man es begreift, daß der Handel mit den Transportanstalten so innig zusammenhängt, daß eine gegenseitige Entfremdung beiden Theilen die schwersten Wunden schlagen muß. Es liegt darum auf der Hand, daß bei den Eisenbahnen nicht sowohl die Höhe der Frachtsätze als die Masse der Güter in Betracht komme, welche durch genügende Frachtermäßigungen dem Bahntransport gewonnen werden.

Daß selbst unbedeutend erscheinende Erhöhungen der Transportkosten den Handelswegen andere Richtungen geben oder dieselben vollständig verstopfen, lehrt die Erfahrung zur Genüge. Wie nachtheilig die geringste Transportvertheuerung aber auf die Transporteure selbst wirken kann, geht aus nachstehendem Beispiel hervor. Von Paris nach Rouen und von Paris nach Mons befördert die Eisenbahn in 7 resp. 15 Stunden, die Schifffahrt in 3 resp. 7 Tagen; trotzdem hat die Eisenbahn zwischen Paris und Rouen nur 451,683, die Schifffahrt 4,500,000, sowie zwischen Paris und Mons erstere nur 1,176,592, letztere dagegen über 6,500,000 Tonnen befördert, und zwar weil die Preisdifferenz einen Centimen per Tonne und Kilometer beträgt.

Auch die Eisenproduction aus Rheinland und Westphalen ist für den Versand nach Berlin und dem Norden durch den hohen Bahnfrachtsatz zur Auffuchung von Wegen genöthigt worden, deren Benutzung am deutlichsten zeigt, wie ungerechtfertigt dieser Satz ist und wie wenig derselbe den industriellen wie den eignen Interessen der Bahnen Rechnung trägt. Wer sollte glauben, daß der Weg aus Rheinland-Westphalen nach Berlin über Rotterdam, Amsterdam und Stettin und von dort nach Berlin führen und dabei sich ungleich billiger stellen könnte als der directe? Daß zu so weitschichtigen Auskunftsmitgliedern gegriffen wird, beweist, daß die gegebenen Verhältnisse der Vervollkommnung bedürftig sind, zumal diese Auskunftsmitgliedern doch nur von bedingtem Werth sind, denn der Wassertransport kann im Laufe des Winters nur ausnahmsweise angewendet werden.

Ähnlich verhält es sich mit den Differenzialfrachten. Die Differenzialtarife stellen das Naturgesetz der räumlichen Entfernung häufig geradezu auf den Kopf. Die Eisenbahnen haben den Zweck, räumliche Entfernungen in möglichst kurzer Frist zurückzulegen. Es liegt auf der Hand, daß die ganze ökonomische Einrichtung eines Landes oder einer Provinz umgestürzt wird, wenn ein Endpunkt an den andern, nicht aber in gleichem Verhältniß das Mittelland an beide näher herangerückt wird. Breslau z. B. wird durch diese neue Eisenbahngeographie in gewisser Beziehung so behandelt, als läge es in südlicher Richtung noch hinter Wien und in nördlicher Richtung noch hinter Stettin oder Hamburg. Auf diese Weise corrigiren und verändern die Bahnverwaltungen die Landkarte. Das räumliche Naturgesetz ist vor ihren Tarifen nicht sicher; eine zuverlässige Calculation der Entfernungen, diese Grundlage aller Handelsberechtigungen gibt es nicht mehr. Die Differenzialtarife belasten die von ihnen getroffenen Handelsplätze und deren ökonomische Gebiete wie Prohibitivzölle. Jeder Eingriff in die natürliche Entwicklung der Dinge ist aber von den nachtheiligsten Folgen begleitet, schon weil sie um so weniger berechenbar sind, je wandelbarer der Wille und die Ansicht derer ist, welche an Stelle der unwandelbaren Naturgesetze dem Verkehr neue Bahnen dictiren wollen.

Die Mitglieder der Handelskammer führte unlängst dieselbe Klage. Auch in dem Jahresberichte der Kölner Handelskammer fanden wir eine lebhafteste Beschwerde über die Benachtheiligung des Zwischenhandels des Kölner Platzes durch diese Differenzialtarife, welche für den Verkehr zwischen Antwerpen und den süddeutschen Plätzen bestehen. Während die Fracht von Antwerpen nach Würzburg direct nur 15 Sgr. 5 Pfg. per Centner beträgt, macht sie von Antwerpen nach Köln und von Köln nach Würzburg zusammen 22 Sgr. 4 Pfg. pr. Centner.

Von ebenso großer Wichtigkeit für den Handelsstand, als die Reform des Eisenbahntarifs ist die Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltungen in Bezug auf Defecte und in Bezug auf die Lieferzeit.

Veraubungen der spedirten Güter werden zuweilen in größerem Maßstabe und ohne daß ein wirksamer Schutz gegen dieselben stattfände, betrieben so lange die Bahnverwaltungen dieselben mit Hilfe der Reglements gleichsam unter ihren Schutz nehmen. Dem Handelsstande wird dadurch eine unfreiwillige Steuer oder vielmehr Brandschatzung auferlegt, die sehr häufig die zu zahlenden gesetzlichen Steuern übersteigt.

Es ist bekannt, daß das Personal der Güterexpeditionen angewiesen ist, die Güter mit declarirtem Werthe, wenn eben möglich, nicht über Nacht in dem Güterschuppen lagern, sondern unmittelbar beim Ausladen abfahren zu lassen. Die Güter ohne declarirten Werth, für welche im günstigsten Falle

bei Defecten, die überhaupt geltend gemacht werden können, 20 Thlr. pro Centner vergütet werden, bleiben um so länger der bequemsten Verraubung ausgesetzt; diese Defecte sind außerdem fast gar nicht zu constatiren. Bei den Ballen werden die sogenannten Ohren losgemacht, Waaren herausgenommen und die Ohren wieder zugezogen; bei Kisten, Fässern und Körben wird die Emballage mit der größten Geschicklichkeit, durch lange Uebung erworben, gelöst und nach der Verraubung wieder verschlossen, so daß äußerlich an den Collis nichts bemerkbar ist. Die wenigsten Collis können bei Ablieferung nachgewogen werden, weil den Handeltreibenden Waagen von erforderlichem Umfang fehlen, um dies mit Sicherheit thun zu können. Der Verlust findet sich in den meisten Fällen erst beim Auspacken und alle Reclamationen sind dann fruchtlos; findet sich aber auch ein Manco durch Nachwiegen und es wird die Annahme des Gutes aus diesem Grunde verweigert, so bleibt dasselbe liegen und die Güter dem Adressaten vorenthalten, der derselben in den meisten Fällen dringend bedarf und deshalb keine scharfe Controle ausüben darf.

Auch in England bestanden meist diese Ungehörigkeiten; der Monopolgeist hatte sie auch dort geschaffen, doch schon durch die Parlamentsacte vom 10. Juli 1854 sind sie wenigstens zum guten Theil beseitigt worden. Diese Acte bestimmt:

1. Jede Eisenbahn- und Canalgesellschaft soll alle nur mögliche Erleichterung für Empfang, Beförderung und Ablieferung der Waaren auf den verschiedenen Stationen verschaffen.
2. Eine solche Gesellschaft soll durchaus niemandem einen unrechten Vorzug oder Nachtheil gewähren.
3. Ebensovienig darf sie zu Gunsten oder Nachtheil einer andern Gesellschaft oder Person oder Waare ungleichmäßige Preise sich zahlen lassen.
4. Jede solche Gesellschaft soll verantwortlich sein für jeden Verlust und jede Beschädigung an Artikeln, Gütern und Sachen und zwar bei Annahme, Weiterbeförderung und Ablieferung derselben, sei nun der Verlust und Beschädigung durch die Nachlässigkeit oder Verabsäumung der Gesellschaft oder ihrer Diener veranlaßt worden und ohne alle Rücksicht darauf, ob die Gesellschaft entgegengesetzte Bedingung (Notiz und Declaration) vorgeschrieben und ihre Haftpflicht auf irgend eine andre Weise limitirt haben sollte, indem jede solche Vorschrift (Reglement) als null und nichtig betrachtet werden müsse. —

Der Staat, der die Versender, insbesondere den Handels- und Gewerbe-stand in die Lage der Unfreiheit und Abhängigkeit versetzte, hat auch bei uns die Verpflichtung, dieselben gegen willkürliche und unbillige Behandlungen zu schützen. Das öffentliche Interesse verlangt, daß der Staat im Geiste der

Gerechtigkeit seinen gewichtigen Einfluß auf die Tarifbestimmungen wie auf die Vorschriften über Schadenersatz zur Geltung bringe. Ein befriedigender Zustand läßt sich nur unter der Hegide des Staates und des Gesetzes herstellen.

Sollen die Eisenbahnen den Beruf erfüllen, der ihnen in der Gesellschaft angewiesen ist, so müssen die Verwaltungen zunächst und vor allen Dingen von der Ueberzeugung der Gemeinschaftlichkeit ihrer Interessen mit denjenigen des Handels und der Gewerbe vollständig durchdrungen sein. Es ist ebenso zu verwundern als zu beklagen, daß manche deutsche Eisenbahnverwaltungen trotz der Erfahrungen, die sie während der geraumen Dauer ihres Bestandes zu sammeln in den Stand gesetzt waren, die große Wichtigkeit der national-ökonomischen Seite ihrer Aufgabe noch verkennen und vielfach in einer guten und getreuen Rechnungsführung und in den Rücksichten auf die thunlichste Sparsamkeit in den Ausgaben das ganze Maß ihrer Pflichterfüllung erblicken, namentlich aber dem Irrwahn sich hingeben, daß eine möglichst hochgeschraubte Normirung der Frachtsätze ihnen die größten Intraden gewähre.

Die ausgedehnteste Vermehrung der Intraden der Eisenbahnen kann nur in dem aufrichtigen Wunsche des Handelsstandes liegen, denn eine solche ist nur auf derselben rationellen Grundlage möglich, welche den Flor des Handels und der Gewerbe bedingt. Sind diese Fähigkeiten nicht vorhanden, so geräth mit ihrer Stockung auch der Verkehr auf den Eisenbahnen sowohl in Bezug auf Personen wie auf Güter in Verfall. So einfach diese Wahrheiten auch sind, so vollständig die Erfahrungen die Richtigkeit und das Gewicht derselben bestätigt haben, sie sind doch von manchen deutschen Eisenbahnverwaltungen kaum gewürdigt worden. Selbst wo sie diese Würdigung fanden, geschah das nicht in demselben Maße, als es von fremden Eisenbahnverwaltungen namentlich in England und Frankreich geschehen ist. Wenn in jenen Ländern irgend ein wichtiger Factor des Handels oder der Industrie nicht in dem im Voraus berechneten Verhältnisse zu den Intraden der Eisenbahnen beisteuert, so sucht in den genannten Ländern die betreffende Bahnverwaltung in jedem einzelnen Falle die Ursache zu erforschen und, soweit an ihr ist, hinwegzuräumen. Werfen wir einen Blick auf die bezüglichen Transportverhältnisse Englands.

Vor Erbauung der Eisenbahnen kam in England keine Tonne Kohlen aus dem Innern des Landes oder von Wales nach London. Newcastle und die in der Nähe liegenden Seehäfen versahen diese Hauptstadt für ihren ganzen Verbrauch. Jetzt bringen die Eisenbahnen jährlich von den Kohlenbergwerken über eine Million Tonnen oder zwanzig Millionen Centner nach London. Die Fracht von Newcastle auf dem Seewege von 380 englischen Meilen nach London beträgt in der Regel 7 Schilling 3 Pence per Tonne

von 20 Centnern, mithin einen halben Pfennig per Centner und deutsche Meile*).

In Frankreich beträgt die Kohlenfracht auf der pariser Nordbahn $3\frac{1}{2}$ Centimes die Tonne auf 1000 Meter, mithin circa Einen Pfennig per Centner und deutsche Meile, wobei die Kohlen in eigens dazu gebauten Wagen der Kohlenbergwerke befördert werden.

Der Transport auf der 275 englische Meilen haltenden Landstrecke von Newcastle nach London, welcher sich besonders zu Vergleichen mit dem Versand der rheinisch-westphälischen Kohlen nach Magdeburg und Berlin eignet, beträgt per Tonne von 20 Centner ohne alle Nebenrechnung für Wagen, einen Frachtsatz, von per Centner und deutsche Meile Ein und Ein Zehntel Pfennig, und macht es möglich, daß ein großer Theil der Newcastleer Kohlen von London aus per Eisenbahn bezogen werden kann. Der Tariffatz auf dem Great Northern, Midland und North Western Railway für Steinkohlen, Coaks und Erztransporte beträgt einen halben Penny per Tonne und englische Meile, das macht per Centner und deutsche Meile einen Pfennig. Von Wolverhampton nach Liverpool ist die Fracht für Eisen nur fünf Schilling per Tonne. Das Eisen wird stets „frei ans Ufer“ geliefert, um gleich verladen werden zu können. Außerdem wird eine große Menge Eisen als Ballast per Schiff verladen. Von den 1,485,955,000 Centner Güter, welche im Jahr 1858 im Ganzen auf den englischen Eisenbahnen befördert wurden, bestanden 949,393,520 Centner allein in Bergwerksproducten, zumeist aus Kohlen und Eisen, diesen mächtigen Bundesgenossen der modernen Industrie.

Trotz dieser ungleich niedrigeren Frachtsätze der Bahnen in England und anderer großen europäischen Staaten, und trotz der übrigen großen Schwierigkeiten, mit denen die deutsche Eisenindustrie zu kämpfen hat — ist Seitens vieler deutschen Eisenbahnen fast nichts geschehen, um dieser Industrie auch, nur annähernd gleiche Erleichterungen zu verschaffen, obgleich unsere Eisenbahnen das wohl vermocht hätten. Diese Behauptung läßt sich durch einen Blick auf die Selbstkosten des Transportes erhärten. Der Kostenpreis hängt bei Transportanstalten, deren Betriebskosten mit dem Umfange des Betriebes sich ändern, in erster Reihe von der befolgten Tarifpolitik ab. Wenn z. B. unsere Eisenbahnen an Frachtsätzen fünf Sgr. per Centner und Meile nähmen, so würden sie so wenig zu transportiren haben, daß die

*) Bezüglich des Personenverkehrs sei uns nachstehende Notiz gestattet. In allen Concessionen, welche das englische Parlament den Eisenbahngesellschaften ertheilt, ist die Verpflichtung enthalten, wenigstens einen Zug jeden Tag auf jeder Bahn zu einem Penny, mithin einem Silbergroschen per englische Meile, für Personen abzusenden, obgleich die englischen Bahnen dreimal so theuer sind, wie die deutschen.

Transportkosten sich vielleicht auf 10 Sgr. per Centner und Meile stellen; diese Eisenbahnen würden also mit einem Frachtsatz von 5 Sgr. mit großer Aufopferung zur Hälfte des Selbstkostenpreises transportiren. Der Kostenpreis des Transports kann also in der Regel keinen Maßstab für die Höhe des Tarifs abgeben, weil sich der Kostenpreis des Transports erst durch die Höhe des Tarifs bestimmt. Je größer durch billige Frachtsätze die Masse der Güter wird, welche der Eisenbahn zum Transport zugeführt werden, um so geringer wird der Selbstkostenpreis. Eben weil die englischen Eisenbahnen im Jahre 1858: 1,485,955,000 Centner Güter zu befördern hatten, betragen die Selbstkosten des Transports von Steinkohlen, Coaks und Erzen auf diesen Bahnen für größere Entfernungen nur $\frac{21}{100}$ Pfennig, etwas mehr $\frac{1}{2}$ Pfennig per Zollcentner und deutsche Meile.

Aber auch bei dem Güterquantum von nur 477,107,000 Centner, welches sämtliche deutsche Eisenbahnen i. J. 1858 beförderten, waren die Selbstkosten des Transports relativ nicht hoch. Wir verweisen dafür zunächst auf den Commissionsbericht, welcher dem Abgeordnetenhaus in Betreff der niederschlesisch-märkischen Staatsbahn vorgelegen hat. Diesem Bericht lag eine Denkschrift über die Selbstkosten des Kohlentransports auf Eisenbahnen bei, welche dieselben auf $\frac{1}{2}$, sage nur einen halben Pfennig pro Centner und Meile berechnet. Die Denkschrift berechnet nämlich an Selbstkosten pro Zug und Meile bei einer Million Centner Transporte im Jahr wie folgt:

1. Zinsen und Amortisation der Locomotiven und Wagen	1,659	Pfennig
2. Zinsen und Amortisationen der dazu gehörigen Schuppen und Werkstätten	0,098	"
3. Bedienung der Züge	0,384	"
4. Schienenabnutzung	0,639	"
5. Zugkraft	0,833	"
6. Unterhaltungskosten der Wagen	0,889	"
mithin per einfache Zugmeile Summa	5,502	Pfennig

Vertheilt man diese Summe auf den Centner und die Meile eines jeden mit 8000 Centnern Nettoladung abgehenden und ohne Rückfracht zurückfahrenden Kohlenzuges so ergibt sich ein Kostenaufwand von 0,495 Pf. sodaß den Eisenbahnverwaltungen bei einem Transportsatz von einem Pfennig per Centner und Meile ein Bruttogewinn von einem halben Pfennig per Centner und Meile übrig bleibt. Auch verdient es Beachtung, daß jede Rückfracht die Rentabilitätsberechnung günstiger stellt und daß bei billigen Tarifen auf nicht unbedeutende Rücktransporte zu rechnen ist.

Wir verweisen weiter auf einen Vortrag des Maschinendirectors Kirckwege in der Generalversammlung des Gewerbevereins für das Königreich Hannover am 13. Mai 1860, worin es wörtlich heißt:

„Bei hiesigen Landesbahnen betrug, wie aus den Geschäftsberichten zu ersehen, die Betriebsausgabe für jeden aus nahezu 36 Achsen bestehenden Zug und für die Meile im Durchschnitt der letzten zehn Jahre an 4 Thlr. 16½ Ngr. Diesen Zahlen proportional wird man bei geringen Abänderungen annehmen können, daß jeder aus 40 Achsen bestehende Zug 5 Thlr. = 1500 Pfennige kostet. Denkt man sich diesen Zug aus offenen Lastwagen bestehend, wovon jede Achse mit 100 Centnern beladen ist, so enthielte der Zug eine Nettoladung von 4000 Centnern und also betragen somit die Selbstkosten des Transports $\frac{1500}{4000} = \frac{3}{8}$ Pfennig per Centner und Meile.“

Wir verweisen endlich auf das bekannte Buch des Maschinendirectors Weidtmann, wonach bei einem jährlichen Kohlentransport von 500,000 Centner auf 55 Meilen zum Frachtsaße von Einem Pfennig per Centner und Meile noch 60,830 Thlr. übrig bleiben.

Bei so bewandten Umständen ist nicht abzusehen warum die deutschen Bahnverwaltungen nicht endlich dahin gebracht werden sollen, durch entsprechende Ermäßigungen der Frachtsaße sich selbst Massentransporte zu verschaffen, und das einheimische Eisen bedeutend concurrenzfähiger zu machen. Daß durch Billigkeit in den Transportpreisen die Frequenz gesteigert wird, bedarf nicht erst des Beweises. Wie glänzend sind nicht die Resultate bei der Reduction des Portosaaßes in fast allen Ländern gewesen. Nicht minder glänzend war der Erfolg bei der Einführung des Pfennigtarifs im norddeutschen Verkehrsverkehr, als nach den mannigfachen Anstrengungen von Seiten der vaterländischen Kohleninteressenten im Jahr 1861 dieser Einpfennigtarif wenigstens für Kohlen zu Stande kam. Während das Maximum in früheren Jahren 400,000 Centner nicht überstieg, wurden bereits im Jahr 1862, 4,690,450 Centner Kohlen und 624,760 Centner Coaks versandt und im Jahr 1863 stieg das transportirte Quantum an Kohlen und Coaks auf: 7,200,000 Centner.

Den größten Vortheil des Kohlen-Einpfennigtarifs haben indeß die Rechnungen der Eisenbahnverwaltungen selbst nachgewiesen. Wie billige Frachten den Verkehr zu steigern und die Rente zu erhöhen vermögen, dafür liefern gerade die Betriebsergebnisse der Köln-Mindener Bahn einen glänzenden Beweis.

Die Steigerung geht aus folgenden Zahlen hervor:

	Gütertransport.	Einnahme.	Fracht pr. Ctr. u. Meile.
	Centner.	Thaler.	Pfennige.
1848.	3,292,257	502,262	4,54
1852.	16,663,058	1,375,161	3,54

	Centner.	Thaler.	Pfennige.
1856.	39,455,280	2,564,483	3,18
1861.	65,327,147	3,994,908	2,78
1862.	83,044,603	4,925,004	2,50

Aus dem Güter- und Personenverkehr beliefen sich:
 die Reineinnahme. die Dividenden.

	Thaler.	Procent.
1848.	694,620	3 $\frac{1}{2}$
1852.	1,431,714	6 $\frac{1}{2}$
1856.	2,380,833	8 $\frac{2}{3}$
1861.	3,425,658	12 $\frac{1}{4}$
1862.	4,409,439	12 $\frac{5}{6}$

Da außer der bezahlten Dividende von 12 $\frac{5}{6}$ % dem Staate für Gewinnantheil und Eisenbahnsteuer 5% gezahlt wurden, so hat der Reinertrag der Cöln-Mindener Bahn in 1862 circa 18% betragen. Auch die schlesischen Bahnen brachten in 1862 eine größere Einnahme wie früher, weil sie ihre Frachten ermäßigt und für Steinkohlen den Einpfennigsatz eingeführt hatten.

Nach den gewöhnlichen Regeln der kaufmännischen Logik hätte man erwarten sollen, daß ein so eclatanter Beweis zu Gunsten der Frachtermäßigung die Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung des Einpfennigtarifs auf alle Massengüter wie Erz, Kalk, Thon, Sand, Roheisen, Kartoffeln, Holz und Getreide, sowie für alle solche Eisensfabrikate, welche noch zu zwei Pfennig per Centner und Meile tarifirt sind, veranlassen werde.

Leider ist dieser Erwartung nicht entsprochen worden. Bis heute sind z. B. die rheinisch-westphälischen Eisenproducenten von der Versendung nach dem Osten gänzlich ausgeschlossen gewesen. Die Fracht vom Rhein nach Hamburg von 20 à 25 Sgr. per Centner beträgt viermal soviel wie die Seefracht von Hamburg nach Ostindien. England verschifft sein Roh- und Schmiedeeisen, seine Eisenwaaren von Glasgow, Liverpool und Newcastle zu der billigen Schiffracht von 8 Schilling per Tonne von 20 Centner nach Stettin. Es ist dadurch möglich, das schottische Roheisen nach Berlin mit dem geringen Frachtaufwand von 2 Thaler per 1000 Pfund zu liefern. Von Stettin aus wanderten im Jahre 1863 71,746 Tonnen schottisches Roheisen nach dem Osten. Berlin bezieht jährlich 1,000,000 Centner Roheisen über Stettin von England.

Alle diese Eisenquantitäten, die in den Einfuhrlisten von Stettin, Danzig, Königsberg, Memel, Hamburg, Bremen und Lübeck figuriren, könnten größtentheils den deutschen Hüttenwerken zufallen, sobald der Staat die Hebung des Absatzes der letzteren durch Einführung des Einpfennigtarifes in die Hand nähme.

Unsere Industrie bedarf auf das dringendste einer Verringerung der Herstellungskosten durch Herabsetzung der Transportspesen. Die hohen Eisenbahntarife bilden in der That Schutzzölle zu Gunsten der auswärtigen Concurrenz auf dem heimischen Markte. Daß trotzdem noch keine Agitation sich entwickelt hat, wie man sie gemäß der Bedeutung der auf dem Spiele stehenden Interessen erwarten sollte, hängt mit der monopolisirenden Entwicklung unseres Eisenbahnwesens auf das Engste zusammen. Die Producenten und Händler sind für den Transport ihrer Güter zum großen Theile auf eine einzige Gesellschaft angewiesen und diese hat es in der Hand, den Bezug und Absatz von Rohproducten, Fabrikaten und Waaren durch Transportbedingungen je nach ihrem Ermessen zu erleichtern und zu beschweren. Jene dürfen es deshalb mit den Eisenbahnverwaltungen nicht „verderben“ und schweigen lieber, als daß sie die souveraine Verwaltung erzürnen.

Dieser Indolenz, die leider ihre große Berechtigung hat, die Basis zu entziehen, ist die Aufgabe der Presse wie der kaufmännischen und industriellen Corporationen und Vereine. Die Handelskammern von Elberfeld-Barmen, von Hagen, Dortmund, Essen und Köln haben diese Pflicht erfüllt und nun hat auch der Handels- und Gewerbeverein für Rheinland und Westphalen die Frage der Tarifiermäßigung bezüglich des Empfangstarifs auf die Tagesordnung gestellt.

Die Roheiseneinfuhr von England in die Provinz Preußen stieg in dem kurzen Zeitraume von vier Jahren von 3315 auf 5240 Tonnen, jährlich; das deutet auf einen mächtigen Betrieb in den östlichen Provinzen des preußischen Staates hin. Mit dem Einpfennigtarif macht die westphälische Kohle gegenwärtig der englischen immer mehr das Gebiet streitig, sie ist nach Ostfriesland vorgedrungen, nach Bremerhafen, von wo die Schiffe des norddeutschen „Lloyd“ fast ausschließlich mit deutschem Brennmaterial versehen werden; sie findet in Hamburg, in Bremen, in Kiel, in Lübeck, in Berlin Absatz, sogar in Stettin und weiter östlich.

Einen gleichen Erfolg würde der Einpfennigtarif auch für Roheisen haben. Es ist daher gewiß nicht ungerechtfertigt, daß unsere Industrie, die einmal des billigen Bezuges von Rohproducten und Hilfsstoffen nicht entbehren kann, wenn sie bei der immer wachsenden ausländischen Concurrenz siegreich bleiben will, sich immer wieder an diejenige Macht wendet, welche durch ihre Gesetzgebung zum Theil die Schuld des sogenannten factischen Monopols der Eisenbahnen trägt.

Es thut längst noth, daß man auch in Deutschland die der Freiheit des Verkehrs entgegenstehenden Hindernisse beseitige. Auch Deutschland hat auf dem kosmopolitischen Kampfplatz der Industrie die gleichen Waffen vonnöthen, um im Weltverkehr bestehen zu können. Der norddeutsche Bund und das

Zollparlament gewähren dafür den Anhalt, seit sich gezeigt hat, daß directe Schritte bei den Eisenbahnverwaltungen keinen Erfolg haben.

Der Artikel 45 der norddeutschen Bundesverfassung sagt: „Dem Bunde steht die Controle über das Tarifwesen der Eisenbahnen zu. Derselbe wird namentlich dahin wirken, daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Coaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein den Bedürfnissen der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlich der Einpfennigstarif eingeführt werde.“

Der Bund „wird dahin wirken“; er übernimmt also der Industrie und Landwirthschaft gegenüber eine directe Verpflichtung, deren Erfüllung er sich nicht entziehen kann, wenn gerechtfertigte Forderungen geltend gemacht werden. Es ist unzweifelhaft zunächst die Aufgabe des Reichstages, als einer Vertretung des Volkes, derartige Forderungen zu stellen.

Petitionen bei der Regierung, jetzt bei dem Bunde, sind in der That die einzigen Mittel, um Abhilfe zu schaffen, und wir hoffen, daß die Bundesgewalt, welche die Tarifrage für wichtig genug hielt, um ihr in der Bundesverfassung eine Stelle einzuräumen, der Erkenntniß die Ausführung in einer nicht allzufernen Zukunft folgen lassen werde.

Die großartige Schöpfung der Eisenbahnen bedurfte bei ihrem Entstehen der Unterstützungen des Staates. Der Staat hat sie, als die mächtigen Träger des großen Weltverkehrs, als die Boten der modernen Erfindung und Civilisation, in den Kreis staatlicher Institutionen hineingezogen, hat ihnen große Opfer gebracht, sich selbst aber das Oberaufsichtsrecht und jetzt beim Bunde neuerdings die Controle vorbehalten. Möchte er von diesem Recht bald möglichst den entsprechenden Gebrauch machen.

Vom linken Mainufer:

Die Wahlen im südlichen Theil des Großherzogthums Hessen.

Auf der stuttgarter Versammlung im August v. J. hatte sich die nationale Partei über den Geist verständigt, in welchem die Zollparlamentswahlen betrieben werden sollten. Man beschloß aus ihnen ein Vehikel nicht nur zur wirthschaftlichen, sondern auch zur politischen Einigung Deutschlands zu machen. So selbstverständlich dieser Beschluß damals erscheinen mußte und