

besseren Position. So beträgt z. B. die Fracht für Koks von Bochum bis Esch a. d. Alzette nur 8,09 *M* per Tonne, während die Entfernung etwa dreimal so groß ist, wie von Bochum nach dem bezeichneten Punkt im Siegerlande.

Die betreffenden Siegerländer Werke bitten daher um die Befürwortung eines billigeren Tarifes für ihre Bezüge an Koks resp. Kohlen von Westfalen, ferner aber auch um einen Ausnahme-Exporttarif für die Ausfuhr ihres Roheisens. Die Werke berufen sich darauf, daß Stahlschienen einen viel höheren Werth als Roh- und Spiegeleisen repräsentiren, und daß für dieselben doch bereits seit langer Zeit ein Ausnahme-Tarif für den Export bewilligt worden ist. Die Werke weisen ferner auch darauf hin, daß sie an und für sich einen weiteren Bahntransport bis zur Wasserstraße des Rheins zurückzulegen haben und demgemäß auch nur schwerer nach den holländischen und belgischen Ausfuhrhäfen gelangen können als die westfälischen Werke, und daß, in bezug auf die Concurrenz im Auslande, diese Frachtdifferenzen so viel als thunlich ausgeglichen werden müßten. Wenn von einzelnen Hochofenwerken die Rückvergütung des Zolles, welchen die Walzwerke beim Export ihrer Fabricate für das zu denselben verarbeitete Bessemereisen erhalten, als eine Schädigung ihrer Interessen bezeichnet wird, so ist darauf zu verweisen, daß die Werke nur für das wirklich importirte und zu den exportirten Artikeln verarbeitete Quantum den Zoll zurück-erhalten. Ferner ist hierbei zu erwägen, daß der Export an Walzwerks-Fabricaten aus Bessemereisen überhaupt nur vermittelt dieser Zollvergütung möglich ist und daß unsere Hochofen Industrie das lebhafteste Interesse hat, unsere Walzwerke auf dem Weltmarkte concurrenzfähig zu erhalten.

Von anderer Seite wird der Wunsch geäußert, daß die an Stelle geringwerthiger Eisensteine bei der Roheisenproduction mit zur Verwendung kommenden Schweifs- und Puddelofenschlacken, welche noch immer höher tarifirt werden als Eisenerze, in bezug auf die Frachtsätze mindestens gleichgestellt werden möchten.

Gegen das gegenwärtig in Deutschland bestehende Tarifsystem richten sich die bereits so oft und so nachdrücklich erhobenen Klagen über den Mangel einer zweiten ermäßigten Stückgutklasse und über die große Verschiedenheit der Tarifrung der 100 Ctr.- und der 200 Ctr.-Ladungen. Unter dem Mangel der zweiten Stückgutklasse leidet namentlich die sogenannte Klein-eisenindustrie. Die jetzt so außerordentlich hohen Stückgutfrachten zwingen die Industriellen, entweder gänzlich auf Sendungen nach weiteren Entfernungen zu verzichten, oder ihre Güter den Speditoren für Sammelladungen zu übergeben. Hierbei werden im allgemeinen nur sehr geringe

finanzielle Vortheile erreicht, wogegen fast ausnahmslos, besonders aber auf den weniger frequenten Routen, eine außerordentliche Verzögerung der Lieferungen und daher große Unzuträglichkeiten mit dieser Art des Transportes verbunden sind.

Der große Unterschied zwischen der Tarifrung von 100 und 200 Ctr.-Ladungen hat u. a. dahin geführt, daß, um die einzelnen Aufträge complet auf einem Waggon zu billigster Frachtrate versenden zu können, häufig 300 Ctr.-Wagen verlangt werden, welche jedoch bei weitem nicht in genügender Zahl vorhanden sind. In Frankreich finden diese großen Unterschiede in der Berechnung der Frachten nicht statt, und in England wird der, von der Massenaufgabe abhängige billigere Frachtsatz bereits bei der Versendung von 40 Ctr. auf einen Frachtbrief berechnet.

Auch über die Höhe der Abholungs- und Zustellungsgebühr ertönen die alten Klagen immer aufs neue. Bekanntlich sollen diese Gebühren die Selbstkosten der Bahnen nicht überschreiten; dieses Princip ist jedoch leider noch nicht zur Durchführung gelangt, wodurch die Selbstkosten vieler Werke eine sehr erhebliche Steigerung erfahren. Es wäre in der That in hohem Maße zu wünschen, daß die bereits so oft und so nachdrücklich erhobenen Klagen unserer Industrie über die ungerechtfertigt hohen Abholungs- und Zustellungsgebühren endlich geneigte Berücksichtigung finden möchten.

Den großen, von der Königl. Eisenbahnverwaltung gemachten Anstrengungen ist es zu danken, daß die schweren Uebelstände, welche im Winter 1881/82 durch Wagenmangel herbeigeführt wurden, sich im allgemeinen in diesem Jahre nicht wiederholt haben. Einzelne Klagen werden freilich auch jetzt laut: so über Wagenmangel auf der Nassauischen Bahn.

Von wiederholten Betriebsstörungen infolge von Kohlenmangel wird uns von einem, beim Bahnhof Hamm gelegenen Werke berichtet. Die Ursache war Ueberfüllung des Bahnhofes, dessen Geleisanlagen für den großen Verkehr nicht ausreichen. Es wäre höchst wünschenswerth, daß der Umbau dieses Bahnhofes, der bereits projectirt ist, recht bald zur Ausführung gelangen möchte.

Weitere Klagen über Nichtstellung von Transportmaterial gehen uns aus Schalke ein. Der Grund für die Stockungen liegt aber auch in diesem Falle weniger in dem Mangel an Waggons, als vielmehr in dem Mangel an Rangir-Locomotiven, deren nur eine vorhanden ist, während der sehr erhebliche Verkehr dieses bedeutenden Industrieplatzes mindestens drei solcher Locomotiven erfordern würde, wenn der Verkehr mit den anschließenden Werken so aufrecht erhalten werden soll, wie es die Betriebsverhältnisse erfordern.