

auf 31 997 *M* 3 *S*, bei einer dritten auf 42 430 *M*, bei kleineren Werken auf 6000 bis 10 000 *M* belief, trotzdem den Arbeitern vielfach Zulagen gemacht waren oder Gelegenheit zu anderen Arbeiten auf dem Werke gegeben wurde. In anderen Provinzen unseres Vaterlandes, namentlich in Oberschlesien, sind die gleichen Schädigungen der Unternehmer sowohl als der Arbeiter festgestellt worden, und Abhilfe thut offenbar dringend noth, wenn sich Gleiches in der Zukunft nicht wiederholen soll.

Dafs seitens der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung Lieferungen in das Ausland vergeben worden sind, haben wir im Interesse unseres Nationalvermögens bedauert. Die Bestellung von 8000 t Schienen in England, welche seitens der Kgl. Eisenbahndirection Magdeburg ins Werk gesetzt wurde, bedeutete für den preussischen Eisenbahnfiscus einen Frachtenausfall

- a) für die Beförderung der erforderlichen Rohstoffe von . . . 184 857 *M*  
 b) für die Beförderung der Schienen von Rheinland-Westfalen nach Magdeburg . . . . . 120 000 „  
 Zusammen . . . . . 304 857 *M*

Diesem Frachtenausfall steht eine Frachteinnahme für die Beförderung der englischen Schienen nicht gegenüber, da diese zweifellos von Hamburg per Wasser befördert werden.

An Arbeitslöhnen entgehen den deutschen Arbeitern insgesamt 366 890 *M*

Unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Schichtlohnes von 3,50 *M* und von 25 Schichten im Monat ergibt sich, dafs für die Herstellung der 8000 t Schienen im Inland 4190 Arbeiter einen Monat Arbeit gehabt hätten.

#### Berechnung:

Zu 1 t Schienen sind erforderlich:	
1165 kg	Rohstahl,
700 „	Kohlen.
Zu 1 t Rohstahl sind erforderlich:	
1300 kg	Roheisen,
130 kg Koks = 190 „	Kohlen,
und 620 „	Kohlen,
240 „	feuerf. Material.
Zu 1 t Thomas-Roheisen sind erforderlich:	
2117 kg	Erze,
1465 „	Kohlen,
764 „	Kalksteine.
Folglich sind zu 1 t Schienen erforderlich:	
Rohstahl . . . . .	1165 kg
Roheisen $1300 \times 1,165$ . . . . .	1514,5 „
Kohle für Schienen . . . . .	700 kg
„ „ Rohstahl $810 \times 1,165$ . . . . .	944 „
„ „ Roheisen $1465 \times 1,5145$ . . . . .	2219 „
Erze $2117 \times 1,5145$ . . . . .	3206 „
Kalksteine $764 \times 1,5145$ . . . . .	1157 „
Feuerfestes Material $240 \times 1,165$ . . . . .	280 „

Die Rechnung stellt sich also wie folgt:

	Menge Tonnen	Löhne		Frachten	
		l.d.Tonne „	Betrag „	l.d.Tonne „	Betrag „
Schienen . . .	8 000	8,00	64 000	15,00	120 000
Rohstahl . . .	9 320	4,90	45 668	—	—
Roheisen* . .	12 116	5,00	60 580	1,50	18 174
Kohlen . . .	30 904	3,50	108 164	1,50	46 356
Erze insges. .	25 648	—**	—	3,69	94 641
Erze ohne ausländische und ohne Schlacken	21 384	3,60	76 982	—	—
Kalksteine . .	9 256	1,00	9 256	2,17	20 086
feuerf. Material	2 240	1,00	2 240	2,50	5 600
			<b>366 890</b>		<b>304 857</b>

Hiergegen kommt in Betracht der Zoll für 8000 t Schienen à 25 = 200 000 *M*. Der Verlust auf deutscher Seite stellt sich somit auf 471 747 *M*.

Ueber die Frage der Ausdehnung des allgemeinen Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden, Rüben, Kartoffeln auf Kohlen, Koks, Brennholz, Torf, Erze und Gewährung weiterer Tarifermächtigungen für Eisenerze wurde im Landeseisenbahnrathe am 22. Mai d. J. nach eingehender Erörterung der Antrag des Ausschusses — welcher dahin ging, dafs es im allgemeinen öffentlichen Interesse geboten erscheine, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Erden, Düngemittel, Kartoffeln und Rüben vom 1. Januar 1890 nunmehr auch auf Stein- und Braunkohlen, Koks, Brennholz, Torf, Erze aller Art, sowie ausserdem auf Holzkohlen und Torfkohlen auszudehnen — angenommen. Mit Bezug auf die Frage der besonderen Herabsetzungen für einzelne Bezirke wurde der Ansicht des Ausschusses beigetreten, dafs lediglich aus der Einführung der vorgeschlagenen allgemeinen Frachtermächtigung für Kohlen ein Anlaß zur Gewährung weitgehender besonderer Frachtermächtigungen für einzelne Bezirke nicht zu entnehmen sei. Ferner trat der Landeseisenbahnrathe dem Antrage des Ausschusses bei, die Aufnahme der Artikel Kalksteine und gebrannter Kalk in den Rohstofftarif nicht zu befürworten. In Bezug auf die Gewährung besonderer Frachtermächtigungen für Eisenerze wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1. Der Landeseisenbahnrathe erachtet die Gewährung von Frachtermächtigungen für Eisenerz, welche über die für Brennstoffe und Erze aller Art in Aussicht genommenen Ermächtigungen hinausgehen, als ein öffentliches Verkehrsbedürfnis. 2. Der Landeseisenbahnrathe befürwortet den Vorschlag der königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinisch) zu Köln, welcher dahin geht, als Grundlage für den einzuführenden Tarif auf

\* Einschliesslich Löhne für Kokereibetrieb.

\*\* Löhne kommen nur für inländische Erze (also ohne ausländische und ohne Schlacken) in Betracht.