

Deutsche Industrie-Zeitung.

Organ der Handels- und Gewerbekammern zu Chemnitz, Dresden, Plauen und Bittau.

Herausgeber: Robert Binder.

Ständiger Mitarbeiter: Max Diezmann.

Die Volkswirtschaftslehre ist heut zu Tage in allen wesentlichen Fragen einig und überall, wo der Blick der Völker sich auflärt, feiert sie in raschem Zuge ihre Triumphe; möge bald kein deutsches Land mehr sein, das ihren Mahnungen sein Ohr verschließt.

Otto Wachenhusen.

Erscheinen: In Wochenheften, jeden Freitag. — **Preis des Blattes:** Jährlich 4 Tblr. 20 Ngr. — **Abonnementsverbindlichkeit:** Halbjährlich.
Preis der Inserate: Für den Raum einer Spaltzeile in Petit: 1½ Ngr. — **Bezugsstellen:** Sämtliche Postanstalten u. Buchhandlungen des In- u. Auslandes.
Einsendungen sind an die **Redaction** und **Inserate** an das **Inseratbureau** der Deutschen Industrie-Zeitung zu Chemnitz zu richten.

Inhalt: Sind die Eisenbahnen ausschließlich dem Staate zu überlassen? — **Technik:** Die Verfeinerung der neutralen Fette und Oele. Nach S. Peruz. — **Selbstbätiger Gindler** von L. Amenc. (Mit Abbildg.) — **Webstühle** von Brunot. (Mit 2 Abbildg.) — **Neue Anwendung der Spectral-Analyse.** — **Kaligewinnung.** — **Resalfdruck.** — **Die Japanischen Papiere.** — **Industrielle Briefe:** Aus Sachsen: Was heißt Gewerbeschheit? — **Dresden:** Verf. des Sächs. Ingenieurvereines. — **Hamburg:** Schiffsabtriebsbericht von Uhlmann & Co. pro Mt. Juni. — **Technische Briefe:** Freiberg: Galibert's Respirator. — **Cöln:** Rache's Ofen. — **Literarisches:** Techn. Hilfs- und Handbuch von S. Höfler. — **Spamer's Buch der Erfindungen.** — **Eine Verächtigung.** — **Technische Notizen.** — **Industrielle Fragen.** — **Beantwortungen.** — **Industrielle Notizen.** — **Vermischte Notizen.** — **Personalmeldungen.** — **Patentertheilungen.** — **Correspondenz.** — **Marktbericht** von M. & K. Schanz in Chemnitz.

Sind die Eisenbahnen ausschließlich dem Staate zu überlassen?*)

Nachdem die Nothwendigkeit, das System der Eisenbahnen in immer weitere Kreise auszudehnen, zur unbestrittenen Geltung gekommen ist und es auch fast allgemein zugestanden wird, daß dieser Weiterbau mit möglichster Energie und Beschleunigung betrieben werden muß, stellt sich im Fortgange dieser Bestrebungen wieder zunächst die Frage in den Weg: Soll Bau und Betrieb der Eisenbahnen ausschließliches Vorrecht des Staates sein, oder sollen wie bisher einzelne Linien Privatgesellschaften überlassen werden?

Diese schon oft und gründlich erörterte und auf verschiedene Weise beantwortete Frage wird voraussichtlich auch in der Sächsischen Ständeversammlung zur Erörterung kommen, und während die Regierung in vorsichtiger Würdigung der augenblicklichen Weltlage und gewiß auch aus gewichtigen der Natur der Sache entnommenen Gründen ganz davon absteht, aus dem Eisenbahnbetriebe ein Monopol zu machen, werden, wenn der Anschein nicht trügt, in den Kammern beide Systeme zahlreiche Vertreter finden.

Alle Gründe, welche in dieser Controverse für und wieder angeführt zu werden pflegen, lassen sich in zwei Kategorien ordnen. Die erste Gruppe befaßt sich mit der Erörterung, welches System unmittelbar in Bezug auf Bau und Betrieb als das vortheilhafteste erscheint, während die zweite Gruppe die Garantien untersucht, die für das Publikum bei diesem oder jenem System geboten sind. Es stellen sich demzufolge die Fragen:

1. Wer baut billiger?
2. Wer betreibt rentabler?
3. Wer bietet größere Garantie für die Wahrung der Interessen des Publikums?

und diesen könnte man wohl noch die 4. Frage hinzufügen:

Wer wählt die richtigste Linie?

Die Beantwortung der ersten und zweiten Frage ergibt sich aus dem wohl ziemlich unbestrittenen Erfahrungssatze, daß das eigene Interesse für die ungeheure Mehrzahl der Menschen weitaus das mächtigste Motiv ist. Hierauf ist das ganze Getriebe der bürgerlichen Gesellschaft begründet, und wo immer dieses Motiv fehlt oder abgeschwächt ist, wird der Erfolg geringer. Demgemäß ist es eine allgemeine Annahme, daß der Staat stets theurer baut als ein Privatmann und zwar in nicht unbedeutendem Maße; demgemäß hat mit seltener Ausnahme jeder Versuch des Staates

*) Dieser Artikel, der zunächst zwar auf Sächsische Verhältnisse Bezug nimmt, ist von so allgemeiner Bedeutung, daß wir denselben der Aufmerksamkeit unserer Leser nicht angelegentlich genug empfehlen können. Die Red.

Deutsche Industrie-Ztg. 1864. Nr. 28.

irgend eine industrielle Production zu betreiben, oder sich an Handel und Wandel zu betheiligen, nur Verluste zum Resultat gehabt und aus diesem Grunde sind alle wiederholt im kleinen Umfange angestellten Versuche, Gesellschaften auf socialistische Grundsätze zu bilden, überall und immer wieder gescheitert.

Nur unter Ablehnung dieser so offenkundigen Thatfachen und im Widerspruch mit allgemein angenommenen Erfahrungssätzen kann man behaupten: der Staat sei im Stande ebenso billig die Bahnen zu bauen wie Privatunternehmer.

Der gleiche Unterschied wird in der Verwaltung und dem Betriebe hervortreten. Seine ganze Organisation, Herkommen und Gewohnheit, die Gebundenheit an bestimmte unerläßliche Formen, setzen den Staat ganz außer Stand, so wenig complicirt und einfach mit der gleich geringen Anzahl von Angestellten eine Bahn zu verwalten, als dies einem nach Princip und Gewohnheit der Gewerbindustrie leitenden Director möglich ist.

Man vergleiche die Formlichkeiten, mit welchen im Postwesen und in allen Zweigen der Administration alle Geschäfte umpanzert sind und welche eine rasche Erledigung jeder Frage, eine energische Ausführung jeder Maßregel einem Hemmnisse gleich erschweren, mit dem Betriebe ähnlicher Geschäfte durch Privatleute im eigenen Interesse.

Hiermit ist keineswegs ein Vorwurf gegen den Staat, noch viel weniger gegen die Staatsbeamten ausgesprochen, sondern lediglich die Behauptung, daß nach der Natur der Menschen, wie sie nun einmal sind, der Staat sich zur Betreibung industrieller Unternehmungen, zur Mittheilnahme an bürgerlichen Geschäften nicht eignet; etwa wie es unpassend wäre, zur Bewegung einer Last, welche Ein Mann leicht handhabt, einen schweren Hebelapparat, eine complicirte Maschine zu verwenden.

Nun ist aber unleugbar jeder Groschen, um welchen der Staat theurer baut, jedes Mehr von Kraft, welches er zum Betriebe verbraucht, ein Verlust am Nationalvermögen, der nicht zu rechtfertigen ist, wofür nicht andere gewichtige Gründe dem Staate dieses Geschäft zuweisen. Als ein Grund dagegen mag hier noch die Erwägung eine Stelle finden, daß der moderne Staat sich ohnehin die weitesten umfassendsten Aufgaben stellt und daher alle Ursache hat, sich die Ueberführung und Leitungsfähigkeit seines ganzen Betriebes nicht unnötig zu erschweren.

Die dritte Frage:

Wer bietet mehr Garantie für die Interessen des Publikums, der Staat oder eine Privatgesellschaft?

Scheint auf den ersten Blick zu Gunsten des Staates beantwortet werden zu müssen. Denn offenbar verfolgt der Privatunternehmer zunächst keinen andern Zweck als eine möglichst große Rente zu erhalten und sobald und in soweit dieser Zweck mit dem öffentlichen Interesse in Gegensatz träte, wäre eine Benachtheiligung des Publikums mit Recht zu befürchten. Dagegen sollte man meinen, daß die Staatsverwaltung ohne alles Sonderinteresse an der Rente bei dem Betriebe ausschließlich und in jeder Weise