der dieses, den Absatz ihrer Producte nach den Consumtionsplätzen des Erzgebirges befördernden und sichernden Communicationsmittels und wird diesen Mangel je weiter je mehr empfinden.

Zu den wichtigsten und nothwendigsten Bedingungen des Gedeihens einer irgend bedeutenden Fabrikthätigkeit in einer Zeit, wo Alles fabriciren will und die Concurrenz um die, dadurch immer schwieriger zu erfassenden, Früchte industrieller Thätigkeit von Tage zu Tage größer wird, gehört unbezweifelt zunächst ein leichter persönlicher Verkehr unter den Fabriksplätzen, der davon bedingte rege Austausch der Ideen und Geschicklichkeiten und die Füglichkeit zu schneller persönlicher Abwickelung der Geschäfte. Die Erfahrung lehrt im Allgemeinen, daß da, wo dieser Verkehr in den Verhältnissen nicht geboten ist, wo einzelne Fabriketablissements isolirt bestehen, wo die Reibung fehlt — leicht Stillstand und Rückschritt eintreten. Fabrikherrn und Fabrikarbeiter unterliegen diesem Einflusse, und in dem Centralpuncte des Betriebes irgend eines Fabrikationszweiges wird man es damit in der Regel stets weiter bringen, als in davon abgeschnittenen einzelnen Etablissements. Es ist dieß eine Erfahrung, die jeder Geschäftskundige bestätigen kann und deren Gewicht steigt mit der wachsenden Concurrenz und dem kleineren Nutzen an der Fabrikation. Eine zweite nothwendige Bedingung ist die Füglichkeit eines möglichst wohlfeilen Bezuges der Rohstoffe, des Brenn- und Baumaterials und der Lebensmittel. Der wichtigste Industriezweig für das Erzgebirge ist noch immer die Baumwollenfabrikation; es ist aber bekannt, wie schwierig gerade in diesem Geschäftszweige die Concurrenz und wie nothwendig eine auf das Aeußerste berechnete Fabriksökonomie dabei geworden ist, um die großen Vortheile zu compensiren, welche der gefährlichste Concurrent auf diesem Felde — England — in seinem wohlfeilen Brennmaterial, seinen Canälen und Eisenbahnen, seiner Nähe des Weltmarktes für den Rohstoff, seinen wohlfeilen Kapitalien besitzt. Will man in Sachsen nicht vollends unterliegen in dem Kampfe, der da geführt wird — und leider ist manches Opfer schon gefallen — so ist es gebieterische Nothwendigkeit, die wichtigsten Fabriksdistricte unter sich, dann dem schiffbaren Strome, der Elbe, den Kohlenminen Sachsens auf der einen oder andern Seite, den getreidereichen Gegenden unsers Vaterlandes, den ersten Plätzen Sachsens, Leipzig und Dresden, dem deutschen Eisenbahnsysteme überhaupt durch eine Verbindungsbahn näher zu bringen. Es könnte allerdings scheinen und eingewendet werden, daß die Frachtsätze auf Eisenbahnen, vergleichsweise zu denen auf Kunststraßen, so erhebliche Vortheile nicht darbieten, um deren Erlangung nothwendig erscheinen zu lassen.

Allein kann auch die Deputation diesen Einwurf durch die zeitherige Erfahrung wenigstens nicht gänzlich widerlegen, so muß sie doch dagegen einhalten, daß die vollständige Erreichung des Einen Zweckes, nämlich die Erleichterung des Personenverkehrs, schon den Aufwand rechtfertigen dürfte, wenn auch der andere Zweck nur theilweise erreicht werden sollte; dieser letztere wird aber sicher nicht minder vollständig erreicht werden, wenn die Eisenbahnlinien nicht mehr durch fehlende Tracte unterbrochen sein werden und nicht mehr kostspielige Umladungen stattfinden müssen. Es wird kaum gute Rechnung geben zwischen Hamburg oder Wien und Chemnitz oder Zittau für Frachtgüter, die nicht so kostbar sind, daß die Schnelligkeit des Transports und die Ersparnisse an Zinsen wesentlich in Aufrechnung kommen, die Eisenbahnen zu benutzen, so lange noch ein mehrmaliges Umladen auf Frachtwagen unterwegs nothwendig ist. Ist aber der ganze Tract hergestellt, und sind die Frachtsätze — wie es im nationalökonomischen Interesse bei jeder Bahn der Fall sein sollte — in einer Weise regulirt, daß die allgemeinen Administrationskosten mehr dem Personen- als dem Güterverkehr zur Last gerechnet werden, so wird der Nutzeffect der Eisenbahnen auch für den Güterverkehr ein sehr großer sein, ja es wird erfahrungsmäßig erst durch die Eisenbahnen der Transport mehrerer Güter — namentlich Naturprodukte — ermöglicht werden.

Auf der berlin-anhaltschen Bahn werden jetzt 72 Centner, auf der leipzig-dresdner 80 Centner für Thlr. 1 pro Meile befördert.

Dav. Hansemann in seiner neuesten Schrift über die preußischen Eisenbahnen nimmt an, daß unter obigen Voraussetzungen bei gut construirten Bahnen nach den bisherigen Betriebserfahrungen der niedrigste durchschnittliche Frachtsatz zu $2\frac{1}{2}$ bis 3 preußische Pfennige pro Centner und Meile festgestellt werden könne. Es ist dieß drei- bis viermal weniger als der gewöhnliche Frachtsatz auf Kunststraßen und das Resultat davon, die gegebene Möglichkeit Güter um so viel wohlfeiler, oder in drei- bis vierfach größerer Quantität, oder aus drei- bis vierfach weiterer Entfernung durch die Eisenbahnen zu transportiren — alle großen Vortheile des schnellern Transports bei kostspieligen oder wechselnden Conjuncturen oder dem Verderben leicht unterworfenen Gegenständen gar noch nicht in Anschlag gebracht — spricht gewiß von selbst für die Wichtigkeit jenes Verkehrsmittels auch für den Gütertransport besonders nach Gegenden, in und aus welchen große Gütermassen zu transportiren sind, wie dieß rücksichtlich unserer sächsischen Fabrikdistricte unbezweifelt der Fall ist.

Die unverkennbaren Vortheile der Eisenbahnen für den Verkehr haben — alle bis jetzt gemachten Erfahrungen bestätigen diese Wahrnehmung — ihn meist in den Bereich der Gegenden gezogen, die vorzugsweise davon begünstigt sind. Es tritt dieß nicht plötzlich und überraschend, aber nach und nach und sicher ein, so daß sich allerdings für unsere dichtbevölkerten, lediglich dem industriellen Verkehr ihren Wohlstand verdankenden Fabrikdistricte eine sehr trübe Aussicht darbietet, falls ihnen auf die Dauer jenes belebende Verkehrsmittel versagt werden sollte. Nicht allein werden neue Fabriketablissements wie sie für die immer wachsende Bevölkerung nöthig sind, sich nicht nach Gegenden wenden, welche von dem allgemeinen deutschen Eisenbahnsysteme ausgeschlossen sind, auch die bestehenden werden mehr oder weniger diesen Ausschluß tief empfinden, die Nachtheile in der Concurrenz mit begünstigteren Gegenden werden von allen Classen der Bevölkerung getragen werden müssen.

Das Gefühl dieser Isolirung spricht schon jetzt in den betroffenen Gegenden sich laut und schmerzlich aus. Es wird und muß aber lebhafter und mit größerem Recht noch hervortreten, mit der weiteren Verbreitung der Eisenbahnen in Deutschland, mit der hieraus zunehmenden nachtheiligen Wirkung der Isolirung und endlich mit dem Wachsen der Opfer aus Staatskassen für Eisenbahnzwecke. Mit der Zunahme des Nutzeffects für die von Eisenbahnen durchschnittenen Landestheile wird nothwendig der Nachtheil wachsen für die, welche ihrer entbehren, aus den weiter oben aufgeführten Gründen der Verkehrsübertragung und schwierigeren Concurrenz, und mit der Verallgemeinerung der Vortheile muß der Nachtheil Einzelner deutlicher und drückender hervortreten.

SLUB
Wir führen Wissen.