

fracht angewendet und es dürfte sich dagegen etwas nicht erinnern lassen.

2) für gewöhnliches Gut, nach dem Normalsatze von 5 Pf. pro Centner und Meile

und 1 Thlr. 5 Ngr. pro Waggon von 80 Centner und Meile (4 $\frac{3}{4}$  Pf. pro Meile und Centner),

mit der zusätzlichen Bestimmung, daß sperrige Güter pro Centner und Meile 50 Procent mehr als gewöhnliches Gut zu zahlen haben.

Auch diese Sätze hält der Ausschuss im Allgemeinen für völlig angemessen und zweckentsprechend, indem durch die Fügigkeit, ganze Wagenladungen zu einem noch etwas ermäßigten Satze zu versenden, denjenigen Waaren, die in größern Mengen vorzukommen pflegen und meistens einen geringern Werth haben, ohne gleichwohl in die Classe der Rohproducte zu fallen, noch eine billige Erleichterung gewährt wird. Für Waaren besserer Gattung wird sie nur ausnahmsweise benutzt werden können, da von diesen sich nicht so leicht ganze Wagenladungen finden und darnach abmessen lassen.

Was aber die erhöhte Fracht für sperrige Güter betrifft, so sind einige Bedenken dagegen nicht zu verbergen. Indem man für diese eine so viel höhere Fracht fordert, erleichtert man eine Concurrenz, die dann auch schwereres Gut, als ausgleichende Beiladung, der Eisenbahnversendung entzieht; man giebt Anlaß zu vielfachen Streitigkeiten und Differenzen, da die Versender ihr Gut nicht als sperrig betrachtet wissen wollen und sich der höhern Fracht auf jede Weise zu entziehen suchen; man trifft ferner manche Artikel (z. B. Holzwaaren), die wenig Werth haben und schon um derjenigen Classe willen, die sich in der Regel mit ihrer Verfertigung beschäftigt, besondere Rücksicht verdienen, härter als werthvollere, und endlich ist der ganze Gegenstand kaum der Mühe einer solchen Unterscheidung werth, einestheils weil die Masse überhaupt nicht groß ist, andernteils aber weil die Verwaltung fast immer Gelegenheit hat, eine Ausgleichung selbst zu treffen, d. h. mit den leichtern, sperrigen Gütern schwerere zusammen zu laden und dadurch jeder nennenswerthen Unbequemlichkeit vorzubeugen. Aus ebengedachten Gründen sind z. B. seit längerer Zeit schon auf der Leipzig-Dresdner Bahn alle derartige Classificationen in Wegfall gebracht worden und man hat noch keinen Nachtheil davon bemerkt. Der Ausschuss ist daher der Ansicht, daß ein Antrag auf Beseitigung dieser Erhöhung völlig gerechtfertigt erscheint, und schlägt der Kammer vor:

die Staatsregierung zu ersuchen, die in dem Frachttarif H. festgesetzte Erhöhung von 50 Procent für sogenannte sperrige Güter des Baldigsten in Wegfall bringen zu lassen.

Der Frachttarif enthält ferner

3) die Fracht für ordinaires Gut (Rohproducte), und zwar nach ganzen Wagenladungen zu 80 Centnern, zu dem Normalsatze von 23,07 Ngr. pro Wagen und Meile (oder circa 2 $\frac{7}{8}$  Pf. pro Meile und Centner). Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß hierin eine bedeutende Ermäßigung liegt, welche auch nach demjenigen, was in dieser Beziehung bereits im Allgemeinen bemerkt worden ist, sich als völlig gerechtfertigt darstellt. So bedeutend sie aber auch scheint, so dürfte es dennoch nicht anzuempfehlen sein, sie unbedingt als Maximum dessen zu betrachten, was in dieser Beziehung geschehen kann, vielmehr hält es der Ausschuss im wohlver-

standenen Interesse der Eisenbahnunternehmung wie des Landes, daß ein noch niedrigerer Satz selbst da eintrete, wo es erforderlich ist, um ein Product, welches außerdem werthlos oder doch theilweise unverwerthbar sein würde, zu verwerthen. Wenn auch aus einer auf das Minimum herabgesetzten Eisenbahnfracht kein directer Gewinn mehr gezogen werden könnte, sondern die Fracht für die Kosten des Betriebes aufginge, so ist doch Gewinn für das Land alles Dasjenige, was aus Erzeugnissen gewonnen wird, die ohne Anwendung jener Minimalfracht todt liegen bleiben würden, und die Fügigkeit, dieser Erwägung Folge zu geben, ohne ängstliche Rücksicht auf unmittelbaren pecuniären Vortheil, ist unstreitig das beste und stärkste Argument, welches sich dafür anziehen läßt, daß der Staat selbst den Bau und Betrieb von Eisenbahnen übernehme.

Ganz vornehmlich in Bezug auf einen Artikel springt bei der sächsisch-bayerischen Bahn die äußerste Wichtigkeit dieses Grundsatzes in die Augen; bezüglich der Steinkohlen nämlich, von denen die Zwickauer Umgegend einen so großen Reichthum bietet, und zwar um so mehr, als die Lage derselben ziemlich im Mittelpuncte der Bahn dem Vertriebe nach beiden Seiten hin gleich förderlich ist. Diesem Betriebe kann eine Ausdehnung gegeben werden, wovon der jetzige, bereits ziemlich ansehnliche Verkehr nur ein kleiner Anfang, und der daher wohl werth ist, mit aller Kraft und Entschiedenheit unterstützt zu werden, wo dann der Erfolg auch völlig unzweifelhaft wird. Die Verwaltung hat sich diesem Eindrucke auch nicht entziehen können, indem neuerlich für Kohlen, die über Leipzig auf Anschlußbahnen übergehen, eine Ermäßigung des Frachtsatzes von Zwickau bis Leipzig von 22 $\frac{1}{2}$  Ngr. pro Wagen und Meile oder von 9 Thaler für die Wagenladung von 50 Scheffeln, auf 9 Thaler (oder 17 $\frac{1}{2}$  Ngr. pro Wagen und Meile) zugestanden worden ist. Die hier gedachte Beschränkung findet ihren Grund darin, daß man annimmt, es sei bis Leipzig keine Ermäßigung der Fracht erforderlich, um die Kohlen dem Consum zugänglich zu machen oder einer Concurrenz die Spitze zu bieten, wohl aber bei solchen, die über Leipzig hinausgehen, namentlich nach Halle, Thüringen, Magdeburg u. s. w. Ob nicht auch eine Ermäßigung des Frachtsatzes auf der Strecke von Zwickau bis Leipzig und allen Zwischenorten geeignet sein möchte, das Consum auf eine vielleicht kaum geahnte Weise zu erhöhen, und ob man billigerweise und auf die Dauer den Anwohnern der Bahn einen Vortheil vorenthalten kann, den man Entfernteren zufließen zu lassen thunlich findet, mag einstweilen noch weiterer Erfahrung zu entscheiden vorbehalten bleiben und hier nur bemerkt werden, daß man, um den eben bezeichneten Zweck, den Vertrieb Zwickauer Kohlen in's Ausland wirklich zu erreichen, bei der gedachten Ermäßigung nicht stehen bleiben, sondern sie mindestens in eben der Maße erweitern sollte, in welcher die Entfernung steigt, auf welche der Transport Statt findet. Wenn eine Verminderung der Fracht von Zwickau bis Leipzig um 2 Thlr. pro Wagenladung hinreicht, die Zwickauer Kohlen bis Halle vertriebsfähig zu machen, so genügt dies doch nicht mehr für Erfurt, Magdeburg, Berlin. Je mehr der Preis steigt, um so mehr vermindert sich ihr Verbrauch und um so hindernder tritt ihnen die Concurrenz der englischen, westphälischen Kohle entgegen. In letzterer Beziehung mag erwähnt werden, daß ein kürzlich entworfenener Plan, die westphälischen Ruhrkohlen durch Anwendung äußerst billiger Frachtsätze bis nach Magdeburg und Berlin zu führen und dort die englische Kohle dadurch zu verdrängen, mit aller Energie verfolgt zu werden scheint,