

im Jahre	s.	d.	fl.	kr.
1871	19	3	9	70
1872	24	11	12	56
1873	32	6	16	38
„ im Februar	45	—	22	68

Als die unmittelbaren Folgen dieser gewaltigen Steigerung der Kohlenpreise sind zunächst die hohen, von den Eigenthümern der Kohlenwerke erzielten Gewinne zu verzeichnen. Da die Preissteigerung der Kohle in viel größerem Verhältnisse erfolgte, als die Zunahme der Löhne und der Förderkosten, so war die Conjunction sowohl für die Eigenthümer des Grund und Bodens, wie auch für die den Bergbau betreibenden Pächter, eine ungemein günstige. Erstere erhöhten den Grundzins namhaft, während letzteren noch weit größere Vortheile zufielen.

Nach Mittheilungen der „Times“ vertheilte eine kleine Kohlen-Actiengesellschaft, die im Jahre 1871 nur 28.000 Pfund Sterling (282.240 fl.) Dividende gezahlt hatte, in 1872 nicht weniger als 220.000 Pfund Sterling (2.217.600 fl.) und einzelne Privatfirmen sollen im Jahre 1872 200.000 bis 600.000 Pfund Sterling (2.016.000 bis 6.048.000 fl.) reinen Nutzen aus ihren Kohlenwerken gezogen haben.

Aber rascher noch und schärfer ausgesprochen trat die Kehrseite dieser Verhältnisse hervor und äußerte sich in nachtheiligster Weise bei jeder Art von Industrie und zwar ganz besonders schnell bei dem Transportgewerbe zur See wie zu Lande.

Die Seefrachten, welche in den letzten Jahren in rasch steigender Proportion den Dampfern zugefallen waren, gingen in Folge der Theuerung des Brennmaterials in die Höhe, und, da man in England schnell rechnet und rasch ausführt, so begannen die Rheder bereits wieder den Segelschiffen eine größere Aufmerksamkeit zu schenken. In Folge der höheren Frachten und der Theuerung des Artikels selbst hat im Jahre 1873 die Ausfuhr englischer Kohle, besonders nach entfernteren Punkten, abgenommen. Nach Aden, Calcutta, Japan ist die Kohlenzufuhr aus England kleiner geworden, und in Australien und den indischen Inseln trat die Mitbewerbung der australischen Kohle merklich hervor. Besonders empfindlich wird jedoch der theuere Brennstoff den englischen Eisenbahnen. Es sind über diesen Punkt in den Berichten der letzteren im Jahre 1872 merkwürdige Thatfachen veröffentlicht worden.

Die Eisenbahn Great Northern z. B. verbraucht wöchentlich 5.000 Tonnen Kohlen, und zahlte sonst 7 s. 6 d. (3 fl. 78 kr.) per Tonne. Zufolge der Preissteigerung der Kohle beschaffte sie sich im Jahre 1872 ihr Brennmaterial für 18 s. (9 fl. 7 kr.) per Tonne, also um 10 s. 6 d. per Tonne höher, was per Woche einer Mehrausgabe von 2650 Pfund Sterling entspricht. Diefs macht per 1/2 Jahr 70.000 Pfund Sterling (705.600 fl.) und ist so viel als 1 1/2 Percent Dividende vom Capitale der Bahn.

Für die Gruppe der wichtigeren englischen Bahnen beziffert sich im ersten Halbjahre 1873 die Mehrausgabe für Locomotiveheizung auf 507.000 Pfund Sterling (5.110.560 fl.), indem dieselbe von 593.000 Pfund Sterling im ersten Halbjahre 1872 auf 1 Million Pfund Sterling im ersten Halbjahre 1873 gestiegen ist. Folglich eine Steigerung um 85 1/2 Percent. Da die durchlaufene Meilenzahl nur um etwa 3 Percent zunahm, so ist kein Zweifel, daß die Kosten für Brennstoff sich für die Bahngesellschaften um mehr als 80 Percent erhöhten. Daß die Entwicklung des Verkehrs in keiner Weise diesen Ausfall zu ersetzen vermöchte, ist selbstverständlich.

Eine Gegenüberstellung der Verkehrszunahme und der Betriebsauslagen, wovon circa 1/3 auf Brennstoff fällt, gibt darüber interessante Aufschlüsse. Es betragen in den Halbjahren 1870 bis 1873: