

| | die Verkehrszunahme | | | die Zunahme der Betriebs- ausgaben in Procenten |
|-------------------------------------|---------------------|------------|--------------|---|
| | Betrag | | | |
| | Pfd. Sterl. | fl. | in Procenten | |
| im Jahre 1870 2. Halbjahr | 736.000 | 7,418.880 | 5'3 | 4'7 |
| „ „ 1871 1. „ | 912.000 | 9,192.960 | 6'8 | 5'9 |
| „ „ 1871 2. „ | 1,139.000 | 11,481.120 | 9'2 | 7'7 |
| „ „ 1872 1. „ | 1,170.000 | 11,793.600 | 8'3 | 11'4 |
| „ „ 1872 2. „ | 1,256.000 | 12,660.480 | 7'5 | 14'1 |
| „ „ 1873 1. „ | 1,456.000 | 14,676.450 | 9'1 | 19'1 |

Aus einer Vergleichung dieser Ziffern folgt, daß die Betriebsauslagen in viel rascheren Verhältnissen wuchsen, als der Verkehr; sie haben seit 1871 um 20 bis 30 Procent zugenommen und übersteigen jetzt schon wesentlich die üblichen 50 Procent vom Bruttoertrage. Wie sollen sich nun die Bahnen schadlos halten?

Eine Erhöhung der Tarife böte das einzige sichere Mittel, aber begreiflich entschlossen sich die Bahnen dazu sehr schwer, und dem Handel würden dadurch große Opfer auferlegt. Die nächste Folge dieser Verhältnisse war, daß keine neuen Eisenbahnen mehr gebaut wurden, wodurch allerdings die Concurrenz unter den Verkehrsstraßen sich verminderte, und bei wachsendem Verkehre und gleichzeitigem Stillstande oder Rückgange der Kohlenpreise im Jahre 1874 wieder eine Ausgleichung erfolgt ist.

In ähnlicher Weise, wenn auch wohl nicht ganz so rasch und unmittelbar wie das Transportgewerbe, empfanden auch die anderen Industriezweige die Kohlentheuerung. Um nur ein einziges Beispiel anzuführen, so beschaffte sich ein Etablissement in Cornwales die Kohle in früherer Zeit zu 15 s. per Tonne. Der Jahresverbrauch war 200.000 Tonnen. Im Jahre 1872 stiegen die Preise auf 25 s. per Tonne. Es entstand daher für jenes Etablissement eine Mehrauslage im Brennstoffe von 100.000 Pfund Sterling oder rund 1 Million Gulden. Welche einschneidende Wirkung solche Verhältnisse auf die Rentabilität von Industrie-Unternehmungen haben müssen, liegt auf der Hand. Bis zu Ende des Jahres 1872 hatten nun die meisten Großindustriellen, die nicht selbst Kohlenwerke besitzen, noch Lieferungsverträge mit mäßigen Preisen, — wie aber, wenn diese abgelaufen sind?

Entweder müssen dann die Producenten die Preise ihres Eisens, ihres Stahles, ihrer Chemicalien oder Sprite entsprechend erhöhen oder sie arbeiten mit verkürztem Gewinne, wodurch zum mindesten der bisherige Aufschwung der Industrie eine Hemmung erfahren wird. „Wenn Erz 7 s. (3 fl. 53 kr.) und Coke 38 s. (19 fl. 15 kr.) kosten — so sagt ein sehr einsichtsvolles Circular des Herrn Müller in Middlesborough — kommt unser Roheisen auf 85 s. (42 fl. 84 kr.) zu stehen. Wird dann der Verbrauch des Eisens keine Einschränkung erfahren? Werden unsere Concurrenten auf dem Weltmarkte nicht etwa billiger arbeiten? Wird unsere Eisenindustrie ihre bisherige Ueberlegenheit behaupten?“ Das sind ernste Fragen, die nicht bloß von den Eisenwerken, sondern von vielen Industriezweigen Englands gestellt wurden. Das zu Ende 1873 und besonders in den ersten Monaten von 1874 eingetretene rasche Sinken der Kohlenpreise hat zwar diese Befürgnisse theilweise wieder verschleucht, aber gleichwohl liegen Anhaltspunkte vor, welche vermuthen lassen, daß bei der ersten sich darbietenden Gelegenheit die Kohlenpreise wieder eine steigende Richtung einschlagen werden.

Der einschneidendste Punkt ist aber jedenfalls die befürchtete Erschöpfung der Kohlenlager. Zuerst bezüglich des Reviers von Newcastle ausgesprochen, wurde diese Befürgnis von W. Armstrong im Jahre 1863 aufgegriffen und in neue-