

Länge der Eifenbahnen, Kohlen- und Roheifenproduction in Oesterreich-Ungarn.

| Im Jahre | Länge der Eifenbahnen in Meilen | Mineralkohlen | Roheifen |
|-------------------------------------|---------------------------------|-----------------------|----------|
| | | in Millionen Centnern | |
| 1819 bis 1828 | — | 2 8 | 1 45 |
| 1829 bis 1838 | — | 4 7 | 2 06 |
| 1839 bis 1847 | 150 57 | 12 18 | 3 22 |
| 1848 | 155 40 | 18 778 | 3 865 |
| 1851 | 216 89 | 23 928 | 4 045 |
| 1861 | 652 09 | 81 304 | 6 318 |
| 1871 | 1 533 04 | 200 960 | 8 634 |
| Zunahme von 1848 bis 1871 | 886 50% | 970 18% | 123 40% |

Es ergibt sich hieraus, daß einer Zunahme der Kohlenproduction um 970:18 Percent eine Vermehrung der Eifenbahnlinien um 886:50 Percent gegenübersteht, und daß sich die Roheifenproduction in demselben Zeitraume mehr als verdoppelte.

Zu Ende des Jahres 1872 betrug die Schienenlänge der österreichisch-ungarischen Bahnen 1812 03 Meilen (13.735 Kilometer), im Anfange des Jahres 1874 2060 90 Meilen (15.622 Kilometer). Die cisleithanischen Bahnen besaßen mit Schluß des Jahres 1872 2.369 Locomotiven und 54.110 Lastwagen, darunter 20.358 Kohlenwagen.

Die Eifenbahnen selbst verbrauchten in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1869 14 35 Millionen Centner Kohle oder 11 Percent der ganzen Production. Seitdem mag diese Quote auf 25 Millionen Centner gestiegen sein. Zehnfach größer jedoch, als der eigene Consum, war die indirecte Wirkung der Bahnen auf die Kohlenproduction, indem durch sie eine Verfrachtung der mineralischen Brennstoffe im Großen erst ermöglicht, die Industrie von den Wasserläufen emancipirt, die Entstehung großer Binnenstädte erst denkbar ward. Der Aufschwung der Industrie aber wirkte wieder auf die Vermehrung des Verbrauches von Eisen und Maschinen hin, welche ihrerseits großer Kohlenmassen zu ihrer Entstehung und fortdauernden Ernährung bedürfen.

In Folge fortschreitender Vermehrung der Eifenbahnen und sehr wesentlich gefördert durch eine consequente und nachdrückliche Agitation, als deren Träger wir an erster Stelle Julius Hirsch, dann den Industriellen G. Sigl nennen, ist auch in Oesterreich allmählig eine beträchtliche Ermäßigung der Tarife für die Kohlenverfrachtung eingetreten. Die Südbahn, Nordwestbahn, Franz-Josefs-Bahn, die Elisabeth-Westbahn und auf längere Strecken auch die Staatsbahn verfrachten jetzt die mineralische Kohle zu Transportätzen, die sich mindestens bei größeren Entfernungen dem Einpfennig-Tarife (0 416 Kreuzer Silber) nähern.

Aber auch der Gesetzgebung und Verwaltung der österreichischen Monarchie gebührt die Anerkennung, daß sie dem Bergbaue eine alljährlich wirksamere Förderung zu Theil werden ließ. Zwar hat das Berggesetz vom 23. Mai 1854 — allerdings neben unzweifelhaften Vorzügen — manche Mängel und Lücken, allein man ist daran, dieselben auf legislatorischem Wege zu beseitigen. Und auch Ungarn, wo immer noch die alten Berggesetze bestanden, welche die unterirdischen Schätze lediglich dem Eigenthümer der Oberfläche zuweisen, bereitet seit dem Jahre 1871 ein neues Berggesetz vor.