

Beiträge

zur

Handels- und Verkehrs-Statistik

des

Deutschen Reiches

und seiner Nachbarländer.

~~~~~  
*Mit einer statistischen Tafel*

der

Frachtgutbewegung auf den Eisenbahnen in Mittel-Europa.

~~~~~

Von

ROBERT SIMSON.



BA 670
607
CA 607

Berlin 1871. Fr. Kortkampf.

Buchhandlung für Staatswissenschaften und Geschichte.
Verlag der Reichs-Gesetze.

117 48

Widmung.

Mit dem Bestehen des „Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, welcher gegenwärtig sein fünfundzwanzigjähriges Jubiläum feiert, steht diese Druckschrift in nahem Zusammenhange.

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen war es, der bereits vor einem Vierteljahrhundert zu dem Zwecke gebildet wurde, um Deutschlands Eisenbahnen — und auch deren ausserdeutsche Anschlüsse — zu einer Gemeinschaft zu verbinden, durch welche zum Wohle der Gesamtheit gleichartige Interessen Förderung und Vertretung finden und partikularistischen Erwägungen beschränkende Grenzen gesetzt werden sollten.

So fanden auch frühzeitig die Bestrebungen für Begründung einer durch die Eisenbahn-Verwaltungen herstellbaren Handels- und Verkehrs-Statistik in diesem Kreise Gehör, und ist der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bemüht gewesen, durch Bekämpfung von Einzelinteressen diesem Unternehmen die Wege insoweit zu ebnen, als dies unter den obwaltenden schwierigen Umständen zu ermöglichen war.

In warmer Dankbarkeit hierfür widmet diese Schrift

Dem

Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

zu seiner Jubelfeier:

der Verfasser.

I.

Die bezüglich der Handels- und Verkehrs-Statistik Deutschlands der Oeffentlichkeit bisher übergebenen Wünsche^{*)} des Verfassers gingen im Wesentlichen dahin:

1. dass zunächst sämtliche Eisenbahnen Deutschlands (und der angrenzenden Länder) sich zu methodischer Behandlung und einheitlicher Darstellung der Frachtgut-Bewegung auf den Eisenbahnen herbeiliessen und zwar nach der Anleitung, welche später auch in den Beschlüssen der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Mainz im Jahre 1867 Ausdruck gefunden hat; und
2. dass die hierdurch gewonnenen umfangreichen statistischen Aufzeichnungen als Grundlage und sichere Quelle für die im unverkennbaren Interesse der bei den gegenwärtig weiter vorgeschrittenen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht länger aufschiebbaren Herstellung einer verlässlichen Handels- und Verkehrs-Statistik nutzbar gemacht würden.

In welchem Umfange die Eisenbahnen bis zum Jahre 1870 zur Verwirklichung dieser Wünsche bereits beigetra-

^{*)} 1. Zur Reform der Handels- und Verkehrs-Statistik. Von Robert Simson. Breslau, Trewendt 1859.

2. Zur Begründung der Handels- und Verkehrs-Statistik Deutschlands. Von Robert Simson. Berlin, Fr. Kortkamp 1869.

gen haben, ist aus der beigelegten statistischen Tafel über die auf den Eisenbahnen des 2757 Meilen in sich schliessenden grossartigen Verkehrsgebietes von Mittel-Europa im Jahre 1869 vor sich gegangene Frachtgut-Bewegung ersichtlich.

Allerdings wird hierbei zu erwähnen sein, dass nicht sämtliche der in der Tafel aufgeführten Eisenbahnen sich der durch die Mainzer Versammlung empfohlenen Methode enge anschlossen, auch nicht sämtliche sich zur Veröffentlichung der Statistik in ihren jährlichen Geschäftsberichten verstanden, sondern dass vielmehr die hier folgenden summarischen Resultate theils nur durch mühevollen Bearbeitung des Gelieferten zu erreichen waren, theils das Fehlende nur auf Privatwegen zu erlangen und das gesammte schliesslich zur Verfügung stehende Material — bei dem oft wenig verständnissvollen Eingehen auf die Absichten der Mainzer Beschlüsse — schwer in die einheitliche Form einzuzwängen gewesen ist.

Immerhin aber liegt hier, trotz dieser und anderer aus der verbesserungsbedürftigen Methode selbst entstehenden Mängel, eine statistische Darstellung der Handels- und Verkehrsbewegung Mittel-Europas vor, wie solche niemals zuvor vorhanden gewesen ist. Und werden auch, wie bereits erwähnt, die dieser Arbeit noch anhaftenden, zur Beirung des statistischen Bildes beitragenden mannigfachen Fehler unsererseits keineswegs unterschätzt, so meinen wir doch, nicht zuviel damit zu behaupten, dass diejenigen, welche von den Handels- und Verkehrsverhältnissen einige Kenntniss besitzen und sich von der trügerischen Vorstellung des Werthes der bisherigen Handelsausweise europäischer Staaten befreit haben, es zugestehen müssen: es sei auf diesem Wege ein alle anderen Einschätzungen des Handels und Verkehrs weit hinter sich lassendes Resultat zu gewinnen, sobald gemeinsam die Beseitigung der Fehler angestrebt wird.

Während nun das bis zum Jahre 1870 hierin thatsächlich Geleistete jedenfalls der Initiative der Eisenbahnen

zu verdanken ist, haben letztere durch die Konferenz, welche auf Veranlassung des Bundesraths des Zollvereins zur weiteren Ausbildung der Zollvereins-Statistik zu Anfang jenes Jahres berufen gewesen ist, eine voraussichtlich weithin wirkende Anregung für dieses Feld ihrer Thätigkeit empfangen.

In dieser Konferenz, zu welcher der Verfasser dieser Druckschrift als Sachverständiger für Handelsstatistik zugezogen wurde, war man nemlich darüber einig, dass die bisherige, nur Ein-, Aus- und Durchfuhr gewisser Waaren berücksichtigende „Kommercial-Statistik des Zollvereins“ im Laufe der Zeit nur unzureichende und ihre beabsichtigte Ausbildung zur Verkehrsstatistik keinesfalls besonders fördernde Verbesserungen erfahren habe, und bezweifelte man nicht die Richtigkeit der Ansicht, dass zumal Angesichts der veränderten Zoll- und Wirthschafts-Verhältnisse fortan auch umfängliche Ermittlungen über den Waarenverkehr im „Inneren“ des Zollvereinsgebietes hinzutreten müssten.

Zu dem Ende ward für wünschenswerth erkannt, dass die Transportanstalten und in erster Reihe die deutschen Eisenbahnen, als die gegenwärtigen Hauptträger der Verkehrsbewegung, die Bearbeitung und Veröffentlichung einer nach übereinstimmenden Grundsätzen aufgestellten Statistik über sich nähmen, wonächst dann die Hauptergebnisse dieser Veröffentlichungen von der statistischen Centralbehörde des Zollvereins, soweit thunlich, zusammengefasst und in Verbindung mit der anderen Quellen entstammenden Verkehrsstatistik publicirt werden sollten. Dabei ward den Deutschen Eisenbahnen insbesondere die Erwägung empfohlen:

„ob nicht von denselben eine Centralstelle für die Statistik des Waarenverkehrs der Deutschen Eisenbahnen einzurichten sei.“

Infolge dieser bedeutsamen Anregung wird denn auch im Laufe des Jahres 1871 von dem „Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ darüber Beschluss gefasst werden:

ob und unter welchen Bedingungen dieser Empfehlung zu entsprechen sei.

Es ist hier nicht am Orte, über den Ausfall dieses Beschlusses sich in Muthmassungen zu ergehen; aber geäussert muss werden, dass auf ersteren die Erwägung jedenfalls besonderen Einfluss üben wird: ob die nicht ohne bedeutenden Aufwand zu bildende Centralstelle des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mehr im Interesse der Eisenbahnen, als in dem des Staates, ihre Thätigkeit entwickeln würde.

Schon die Befürwortung einer solchen Einrichtung durch eine zur Ausbildung der Zollvereins-Statistik berufene Versammlung weist darauf hin, wie die staatlichen Interessen bei den zu erwartenden Leistungen der Centralstelle nicht die letzte Stelle einnehmen. Dadurch erscheint aber gerechtfertigt, dass die Verpflichtung zur Unterhaltung dieser Centralstelle von Seiten des Staates nicht auf die Schultern der Eisenbahnen abgewälzt, vielmehr zum Mindesten gemeinsam mit letzteren übernommen werde. Denn wie sehr auch die Eisenbahnen anhaltender Pflege der Frachtbewegungs-Statistik für die eigene erspriessliche Bewirthschaftung bedürfen, so kann doch das Staatsganze ihrer förder auch nicht entbehren, und wird daher der Staatsetat künftig dieser Ausgabe jedenfalls zu gedenken haben.

Wenn bislang die Verwerthung der durch die Transportanstalten grossentheils kontrollirbaren inneren Handels- und Verkehrsbewegung seitens der Staatswirthschaft — trotz langjähriger Agitation für die Anerkennung dieses neuen wichtigen Elements der Statistik — nicht ins Auge gefasst und auch gegenwärtig nur das hiervon verwendbare Material beiläufig in Betracht gezogen ist, so liegt der Grund einzig und allein in dem Mangel an geläuterten Anschauungen über die vorwiegende Bedeutung der inneren Verkehrsbewegung im Vergleiche zum auswärtigen Handel.

Die Ueberschätzung des äusseren Verkehrs seitens der officiellen Statistik ist ein Ausfluss unberichtigter volkswirtschaftlicher Anschauung, welche fast überall und im

Zollverein auch dann noch vorwaltete, als die Annäherung an eine freihändlerische Handelspolitik und die dadurch bedingte Erschwerung bei Kontrollirung vieler dem zollpflichtigen Verkehre entrückten Waaren den statistischen Uebersichten der Ein-, Aus- und Durchfuhr wesentlichen Abbruch thaten.

Auf die Unterschätzung des inneren Verkehrs mochte nicht zum Mindesten auch die Thatsache einwirken, dass die vor Bestehen der Eisenbahnen an und für sich um Vieles mässigere Waarenbewegung auf zahlreichen, nicht nahe neben einander laufenden Land- und Wasserstrassen vor sich ging, das heisst, eine weniger konzentrirte war und das Massenhafte minder vor Augen stellte, als es durch das Verkehrsmittel der Eisenbahnen der Fall ist, welches die Waarenbewegung gewöhnlicher Land- und Wasserstrassen grossentheils aufsog, örtlich bisher an die Scholle gebundene Güter beweglich machte und so den mächtig angeschwollenen, vordem nirgends beobachteten gewaltigen Verkehrsstrom den Schienenwegen zuführte.

Wie physiologisch die an der Aussenseite des menschlichen Körpers wahrnehmbaren Lebenserscheinungen von der vitalen Thätigkeit jenes abhängen und sich nur in Verbindung mit der Kenntniss von der innern organischen Thätigkeit des Körpers vollständig erklären und verstehen lassen, so kann auch das vorzugsweise nur an der Peripherie des Staatskörpers der Beobachtung unterzogene Güterleben der Ein-, Aus- und Durchfuhr lediglich durch das im Innern dieses Staatskörpers pulsirende Güterleben Aufschluss und Erklärung finden.

Die Statistik der Waarenbewegung muss sich daher mit sämtlichen Bewegungserscheinungen des Verkehrslebens beschäftigen und demgemäss die Kontrollirung möglichst aller Land- und Wasserstrassen sich zur Aufgabe der Art stellen, dass unter Verwischung der einzelnen Grenzen verschiedener Verkehrsgebiete eine annähernd erschöpfende Gesamtdarstellung der Waarenbewegung gewonnen wird.

Wiewohl die Richtigkeit dieser Behauptungen seit lange Vielen einleuchtet, so wird auch von Letzteren sichtlich eine gewisse Rückhaltung vor dem Bekenntnisse beobachtet: dass den alten Ueberlieferungen irrthümlicher volkswirtschaftlicher Lehren der Rücken zu kehren und auch der vollkommenste Handelsausweis über ein- und ausgeführte Güter eines Landes oder eines Industrie- und Handelszweiges für ungenügend zu erachten ist. Es zeigt sich auch in diesem Falle, dass in der Wissenschaft gross gezogene Irrthümer sehr schwer aus der Welt zu schaffen sind. Ausser in der Trägheit der Geister liegt der Grund in dem niederschlagenden Bewusstsein mannigfacher unter dem Einflusse von solchen falschen Anschauungen begangener und nicht wieder gut zu machender Irrthümer. Daher verschliesst man lieber die Augen vor der Wahrheit und konservirt weiter die alten ausgetretenen Wege. Sicherlich war noch in letzter Zeit der über die Wirkungen des französisch-englischen Handelsvertrages entstandene erbitterte Kampf zwischen den Anhängern und Gegnern desselben dazu angethan, den Werth der Handelsausweise vollständig zu diskreditiren, als die Einen die günstigsten Folgen für das Gedeihen Frankreichs aus jenem ableiten wollten, während die Anderen dem Vertrage den Ruin des Landes aus anderen untrüglichen Anzeichen beimaassen und die Handelsausweise als durchaus einseitige Beweisstücke bezeichneten. Niemand kann hierdurch überrascht sein, welchem die Thatsache des vorigen Jahrhunderts nicht unbekannt ist, dass damals gleichzeitig aus den Angaben der Ein- und Ausfuhrlisten fast in sämtlichen europäischen Ländern ein Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr resultiren und damit die Zunahme des Wohlstandes aller dieser Staaten festgestellt sein sollte, mithin das Unmögliche behauptet ward, dass alle Staaten in ein und demselben Zeitraume mehr ausführten als einführten. Nicht oft genug ist darauf hinzuweisen, dass die Hauptsache des Handels in dem Umlaufgeschäfte, in der Bewegung der Güter von dem Orte, wo sie zu haben sind, an den Ort, wo sie gebraucht werden, beruht, und dass die

mit dem Orte vorgenommene Veränderung einen neuen Werth ganz in ähnlicher Weise schafft, wie dies durch Veränderung der Beschaffenheit von Rohstoffen Behufs ihrer Verwendbarkeit für menschliche Zwecke der Fall ist. Wenn hiernach der Handel im Innern eines Landes von einiger Ausdehnung, dessen Gebiet nicht auf eine Stadt oder eine kleine Insel sich beschränkt, an Umfang der bedeutendste ist und mehr Güter in Bewegung setzt, als der auswärtige Handel, so muss im Binnenhandel die Grundlage des Nationalwohlstandes erkannt werden. Niemals können darum auch die durch den auswärtigen Handel in einzelnen Städten und Familien angehäuften Handelsreichtümer einen Vergleich aushalten mit den gleichmässiger vertheilten und überall verbreiteten Erzeugnissen und Ersparnissen der so überaus vielseitigen und mannigfaltigen Betriebsamkeit eines die Hilfsquellen seines Bodens und seiner Gewerbsthätigkeit benutzenden und vervollkommenen grossen Landes.

Der letzte Schutt des meist aus Luftsteinen aufgeführten Gebäudes des Merkantilsystems mit seiner Spitze, der auf trügerische Handels-Zollregister sich stützenden Handelsbilance, sollte endlich gründlich beseitigt und damit die bei Vielen noch unbewusst und versteckt vorhandenen national-ökonomischen Irrthümer abgethan werden, unter deren Herrschaft auch die seitherige Behandlung der Handels-Statistik wesentlich zu leiden hatte und gegenwärtig die Verkehrsbewegung im Innern des Landes noch immer nicht zu ihrem vollen Rechte gelangen kann.

Wenn nun auch als eine überaus wesentliche Förderung dieser Angelegenheit anzuerkennen ist, dass die zur Ausbildung der Zollvereins-Statistik im Jahre 1870 berufen gewesene Konferenz, sich für die Zweckmässigkeit statistischer Beobachtung der Transportbewegung des inneren Verkehrs in erwähnter Weise auszusprechen, für gut fand, so wird dieser Angelegenheit doch wohl nur durch eine von Seiten des Staats übernommene materielle Betheiligung zu einem glücklichen Fortgange verholfen werden können.

Angesichts der mächtigen Wirkungen und Wandlungen, welche sich in Folge der letzten Ereignisse auf dem Wirtschaftsgebiete Europa's geltend machen werden, ist vielleicht mit einiger Sicherheit zu verhoffen, dass in Deutschland nicht nur die Nothwendigkeit der alsbaldigen Begründung einer brauchbaren Handels- und Verkehrs-Statistik in der von uns seit Jahren empfohlenen Gestaltung anerkannt, sondern mit deren Herstellung auch sofort an's Werk gegangen werde.

Schliesslich sei Allen, welche dieser Sache ihre einsichtsvolle Unterstützung angedeihen liessen, jene auch für die Folge dringend empfohlen; zumal mögen die Handelskammern Deutschlands, welche schon bisher das von den Transportanstalten dargebotene statistische Material, in Erkenntniss der Bedeutung desselben, verständnissvoll auszubenten wussten, für die endliche Einführung dieser Handels- und Verkehrs-Statistik dadurch wirksam eintreten, dass auch im Deutschen Handelstage die Hinfälligkeit der seitherigen Handelsausweise und die ernste Nöthigung zu endlicher Reformirung der Handels-Statistik ohne Rückhalt ehestens erklärt werde.

II.

Ueber Herstellung und Inhalt der statistischen Tafel wird hier nur das Allgemeine zu erwähnen sein, während im Uebrigen bezüglich der volkswirtschaftlichen Bedeutung und der für die Eisenbahn-Verwaltungen belehrenden Benutzung der dargestellten Resultate auf frühere Schriften des Verfassers verwiesen werden kann, welche diesen Gegenstand erschöpfender behandeln.

In der Tafel erscheint die Frachtgut-Bewegung von siebenzig Eisenbahnen Mittel-Europa's dargestellt, welche zusammen eine Ausdehnung von 2757 Meilen besitzen.

Hiernach sind gefahren:

	Centner	Meilencentner
auf 1 455 Meilen deutscher Eisenbahnen	1 029.400 995	8 893.916 492
„ 1 169 Ml. österr. - ungar. Eisenbahnen	421.396 076	7 042.680 098
„ 133 Ml. fremdländischer Eisenbahnen	41 975 014	600.959 611
<hr/> im Ganzen auf 2 757 Meilen	<hr/> 1 492.772 085	<hr/> 16 537.556 201

Nur die summarischen Schlussresultate jeder einzelnen Bahn sind in der Tafel enthalten; eine Ausnahme hiervon ist bei der Oberschlesischen Bahn gemacht, für welche beispielshalber auch richtungsweise die Verkehrsbewegung berücksichtigt ist, während das auch für etliche andere Bahnen sich hierfür anbietende Material mit Rücksicht auf die räumliche Beschränkung vorliegender Arbeit keine Verwendung finden durfte.

Werden die Ergebnisse der Waarenbewegung auf den einzelnen Bahnen verglichen, so gewinnt man eine belehrende Anschauung von Geltung und Bedeutung jedes Schienenweges und des von ihm durchzogenen Landstriches auf dem einen oder anderen Gebiete wirthschaftlicher Thätigkeit. Für den aufmerksamen Beobachter lässt sich schon aus diesem rohen, meist zu wenig gesichteten und zahlreicher Fehler noch immer nicht ermangelnden Material die Beschaffenheit des örtlichen Kultur- und Wirthschaftszustandes mit ziemlicher Sicherheit erkennen.

Werden der statistischen Tafel die höchsten Beträge der von jeder Frachtgut-Gattung auf den Eisenbahnen bewegten Centnermengen entnommen und nach Zahl der Centner geordnet, so ergibt sich folgende Darstellung, deren Gesamtbild man als die Verkehrsresultate einer idealen Bahn betrachten könnte, welche durch die glücklichsten Boden-, Kultur- und Verwaltungsverhältnisse vor allen anderen Bahnen bevorzugt ist und ihnen als nachahmungswürdigstes Muster vorschweben sollte.

Rangziffer der Frachtgut-Gattung.	Bezeichnung der Eisenbahn.	Ind. Tafelkolonne	Frachtgut-Gattung.	Centnermenge.
77.	Magd.-Köthen-Halle-Leipz. E.	20	Drucksachen, Bücher	132 502
78.	K. Hannov. Eisenbahn	2	Knochen	124 399
79.	Bergisch-Märkische Eisenb. . .	13	Farbholz	119 665
80.	K. Ostbahn	1	Borsten etc.	71 063
81.	Rheinische Eisenbahn	31	Hopfen	67 474
82.	Berlin-Hamb. Eisenbahn	77	Militaireffekten	66 737
83.	Oberschlesische Eisenbahn. . .	52	Cider	52 447
84	"	11	Dachpappe	51 521
85.	K. Hannov. Eisenbahn	19	Blei- und Zinkweiss	46.06
86.	Bergisch-Märkische Eisenb. . .	14	Leim	16 428
			Summe . . .	241.030 058

Aus dieser Zusammenstellung ist erkennbar, welche Frachtgut-Gattungen überhaupt von der hervorragendsten Wichtigkeit für den Eisenbahn-Verkehr sind, und ferner: für welche Frachtgut-Gattungen die eine oder andere Bahn die dominirende unter ihren Schwestern ist.

In erster Reihe unter sämtlichen Eisenbahnen steht die Bergisch-Märkische mit der grossen Zahl von funfzehen Frachtgut-Gattungen, nämlich mit: Steinkohle, Bauholz, Bausteine, Chamottziegel, Roheisen, Façoneisen, Eisenbahn-Schienen, Eisen- und Stahlwaare, Kartoffeln, Garne, Cement, Papier, Bier, Farbholz und Leim. Mithin nicht nur in Rohstoffen, sondern auch in Halb- und Ganzfabrikaten fielen unter den siebenzig mitteleuropäischen Eisenbahnen diesem Schienenwege, welcher die volkreichsten und industriell weit vorgeschrittenen Regierungsbezirke Düsseldorf, Köln und Arnberg durchzieht, die bedeutendsten Massen zu, so zwar, dass von den überhaupt gefahrenen 241.030 058 Centnern, welche diese Statistik der Maxima in schliesst, 126.444 338 Centner, d. s. 52.45 Procent, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn angehören. Wird in Betracht gezogen, dass diese Bahn in ihrem Gesamtverkehr

überhaupt 170.975 611 Centner beförderte, so erhellt hieraus, in welch' hohem Grade der Massenverkehr auf derselben vorherrscht, indem die bezeichneten funfzehn Maxima 73.⁹⁵ Procent des Gesamtverkehrs dieser Bahn betragen.

Nächstdem folgt die Köln-Mindener Eisenbahn in der Massenbewegung der dem industriellen Gebiete entstammenden Transporten. Wer es nicht weiss, kann aus dieser Statistik der Maxima ersehen, in wie hohem Grade die Industrieverhältnisse von Rheinland und Westfalen die der preussischen Provinz Schlesien noch überragen; denn die Eisenbahnen letzterer reichen mit ihren an sich grossen Massentransporten noch lange nicht an die der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Eisenbahn hinan, werden indess mit dem Wachsen der berg- und hüttenmännischen Thätigkeit und der neben dieser und durch diese zur Blüthe gelangenden anderen Gewerbe späterhin immer weniger nachstehen. Wer hier mit Verständniss zu lesen vermag, wird aus der Sprache solcher Zahlen jedenfalls eine verlässlichere Auskunft über Verkehr und Rente eines Schienenweges selbst für spätere Jahre gewinnen können, als aus den für den Kursstand der Aktien am nächsten Tage bestimmten und oft jeglicher Wahrheit entbehrenden Börsenberichten einer nicht selten feilen Presse.

Wenden wir noch einzelnen Frachtgattungen unsere Aufmerksamkeit zu, so sind es von Verzehrsgegenständen beispielsweise „Milch“ (Kol. 57) und „Fische und Fischwaare“ (Kol. 54), bei denen ersichtlich, dass denselben Seitens des Handels und der Transportanstalten noch nicht die nöthige Beachtung zu Theil wird, obschon die Nachfrage nach „Milch“ andauernd eine sehr laute ist und dieser Mangel einen so überaus nachtheiligen Einfluss auf die Ernährung der Bevölkerung ausübt.

Als äusserste Transportleistung sind auf der Berlin-Hamburger Bahn 239000 Centner „Milch“ und auf der Köln-Mindener Bahn 164223 Centner „Fische und Fischwaare“ zur Beförderung gelangt, während hiervon, mit Ausnahme der Berlin-Stettiner Bahn, auf sämmtlichen anderen

Bahnen ganz unwesentliche Centnermengen erscheinen. Und diese kärglichen Resultate bezüglich der „Fische und Fischwaare“ ergaben sich trotz der Bemühungen des in Berlin gebildeten „Deutschen Fischereivereins“, welcher auf regelmässige Versorgung des Binnenlandes mit den in der Nord- und Ostsee gefangenen Fischen in frischem, wohl-schmeckendem Zustande und auf möglichst schnelle und daneben wohlfeile Beförderung auf den von den Küsten-orten nach Hauptorten des Binnenlandes führenden Eisenbahnen hinzuwirken sucht. Hängt nun auch die Verkehrs-bewegung gerade dieser beiden Verzehrsgegenstände von dem günstigen Zusammenflusse mannigfacher Wirthschafts-verhältnisse ab, so wird dennoch der geringfügige Transport allermeist durch leicht zu beseitigende Mängel auf wirth-schaftlichem Gebiete begründet.

Aehnliche, in ihrer Verkehrsbewegung bedeutend zurück-gebliebene, Transportgegenstände finden sich in der folgen-den Statistik noch recht viele vor, ein wenig erfreulicher Beweis von unentwickelten wirthschaftlichen Zuständen, zu deren unschweren Hebung in vorderster Reihe die Raum und Zeit kürzenden Eisenbahnen ihr Theil beizutragen haben.

Ein näherer Einblick in die Einzel-Statistiken der be-treffenden Bahnen, unter Benutzung der sich aus unserer beigefügten Statistik ergebenden Winke, lässt keinen Zweifel darüber walten, wo Abhilfe noth thut und worin dieselbe zu bestehen habe. Belehrend in dieser Richtung ist der Bezug von Milch in den beiden grössten Hauptstädten Deutschlands. Es betragen im Jahre 1869 die Zufuhren von „Milch“ in Wien, wohin von Jahr zu Jahr eine erheb-lichere Zunahme des Eisenbahntransportes in diesem Ar-tikel stattfindet, durch die

Kaiserin Elisabethbahn . . .	87 977	Ctr.,
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	23 600	„
Staats-Eisenbahn	43 600	„
Südbahn	8 019	„
überhaupt also	<u>163 196</u>	Ctr.,

während in demselben Jahre nach Berlin durch die

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	3 600 Ctr.,
Berlin-Hamburger Eisenbahn	228 276 „
Berlin-Stettiner Eisenbahn	154 034 „
überhaupt	<u>385 910 Ctr.</u>

gelangten, mithin — ohne Inbetrachtung der anderen vier in Berlin mündenden Eisenbahnen — ein die Wiener Zufuhr um mehr als um das Doppelte überragendes Quantum. Die Versorgung von Berlin erscheint hiernach als eine bedeutend günstigere, und wird die überraschende Verschiedenheit beider Grossstädte in dieser Beziehung ernstest Anlass zu vergleichender Untersuchung über die Versorgung mit den nothwendigsten Nahrungsmitteln darbieten.

Auch über die geistige Nahrung fehlt es nicht an Aufschlüssen in dieser Statistik.

Wenn dem von der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahn betreffs der „Drucksachen und Bücher“ erreichten Maximum von 130 508 Centnern, welches dem Platze Leipzig zuzuschreiben ist, die 31.⁶¹ Meilen lange Schweizer Centralbahn mit 79 487 Centner und die zur Schweizer Nordostbahn gehörende 24.⁰⁴ Meilen lange Rohrschach-Aarauer Bahn mit 75 552 Centner am Nächsten kommen, so erklärt sich dies dadurch, dass die Schweiz, deren wichtigste Plätze für den literarischen Verkehr Zürich und Basel sind, bezüglich des Buchhandels ein selbständiges Gebiet bildet und dass der deutsche Buchhandel mindestens den dritten Theil seiner in das Ausland gehenden Verlagsartikel nach der Schweiz vertreibt.

Wenn der Inhalt dieser Schrift, deren Wirkung in erster Stelle auf Abweisung veralteter volkswirtschaftlicher Anschauungen hinzielte, auch zur Beseitigung von Mängeln in der oben angedeuteten Richtung auf dem Gebiete des Handelsverkehrs und des Eisenbahnwesens Anlass geboten haben sollte, so würde damit eine verstärkte Hoffnung für die endliche Herstellung einer Handels- und Verkehrs-Statistik in unserem Sinne gewonnen sein, deren Deutschland mit

seinen erweiterten Grenzen noch dringender, denn zuvor, bedarf.

Die Kulturzustände von Elsass und Lothringen, welche nicht weniger dieser Länder selbst willen, als im Interesse des Deutschen Reiches auf das Genaueste erforscht sein wollen, um zu geeigneten Massnahmen auf den Gebieten wirthschaftlicher und geistiger Thätigkeit hinzuleiten, lassen die sofortige Einführung dieser Handels- und Verkehrs-Statistik auf den diese Landestheile mit einem Netze von 108 Meilen überspinnenden Eisenbahnen um so unabweisklicher erscheinen, als es bisher in Frankreich an einer in dieser Richtung thätigen Statistik fehlte und daher keinerlei derartiges Material zur Messung des Verkehrs vorgefunden wird, welches einen irgend ausreichenden Anhalt für Lösung der bei Bewirthschaftung von Elsass und Lothringen jedenfalls zahlreich sich aufdrängenden Fragen darböte.*)

*) Der verdiente französische Statistiker Herr Dr. Maurice Block, welcher für Einführung der in unserem Sinne für Deutschland angestrebten Handels- und Verkehrs-Statistik in Frankreich seinen Einfluss zur Geltung zu bringen beabsichtigt hatte, scheint durch die Störungen der letztverflossenen Zeit daran leider verhindert zu sein.

