

Deutschlands Verkehrswesen.

Eisenbahn-Tarif-Reform.

1. Die Richtung, welche Deutschlands Handelspolitik verfolgt, und die Leiden der herrschenden Crisis scheinen zum wenigsten das eine Gute hervorbringen zu wollen, dass sie die unabweisbare Nothwendigkeit einer durchgreifenden Reform der Transportkosten durch die zwingende Macht der Thatsachen allgemein zum Bewusstsein bringen.

2. Seit dem Monat Mai 1860 habe ich in fast jährlicher Wiederkehr unablässig betont, dass eine solche Reform sich, meiner unmaassgeblichen Meinung nach, als das wirksamste Mittel erweisen werde, um Deutschland auf nahezu allen Gebieten des Gewerbelebens mit anderen Nationen **concurrentfähig** zu machen.

3. Erfreulicherweise gestattet dieses Mittel allen Partheien: politischen, volkswirtschaftlichen und militairischen; allen beteiligten Erwerbszweigen: der Landwirthschaft, der Gross- und Kleinindustrie, wie der Rhederei und Spedition in den Seestädten; behufs Förderung ihrer Einzelinteressen und der Gesamtwohlfahrt ihres gemeinsamen Vaterlandes mit einander ehrlich Hand in Hand zu gehen.

4. Richtiges Verständniss, verbunden mit besonnener, praktischer Anwendung, welche schrittweise, ohne Ueberstürzung vorgeht, werden dasselbe für kein Interesse fruchtbringender gestalten, als für das der **Eisenbahnen selbst**, denn

die wahren und dauernden Interessen des Verfrachters und Frachtführers sind untrennbar eins.

Zu dem Ende darf aber niemals ausser Acht gelassen werden, dass die Eisenbahnen, gleichviel ob Staats- oder Privatunternehmen, die **Heerstrassen** des Landes und zu dem Zwecke angelegt sind, dem Gemeinwohl zu **dienen**; nicht aber, um sich zu Aufsehern oder **Dictatoren** für Handel und Verkehr aufzuwerfen.

5. Die Behandlung der Seitens der Regierung gegenwärtig angeregten Frage einer einheitlichen Gestaltung des Tarifsystems für ganz Deutschland, mit seinen beiden trennbaren Abtheilungen der einheitlichen Güterklassifikation und einheitlicher Maximaltarifsätze für jede Klasse, entzieht sich dem engen Rahmen der vorliegenden Abhandlung. Ebenso würde es hier zu weit führen, die Möglichkeit praktischer Verwirklichung einiger Vorschläge und des Fortfalles anderer zu erörtern, wie z. B. die Einführung fallender Skalen für grössere, — ermässigte Frachtsätze für kurze Entfernungen, wie solche in Belgien üblich — von Differential- und internationalen Tarifen etc. — während Vereinfachungen des Systems, ebenso wie die in England gewährte grösstmögliche Freiheit in der Bildung von Ausnahmetarifen, nur mit Freude begrüsst werden können.

6. Es wird indessen naturgemäss längere Zeit erfordern, bis ein solches System in allen Einzelheiten zu definitiver Feststellung gelangen, und mehr noch, bis es in Kraft treten kann; ja es erscheint, Angesichts des Unheils, welches das **Experiment der 20%igen Tarifierhöhung** des Jahres 1874 angerichtet hat, durchaus nicht einmal rathsam, mit irgend einem neuen, oder gar grossen, **allgemeinen Experiment vorzugehen**, ehe nicht die gegenwärtige Crisis vorüber, und das tief erschütterte Vertrauen wenigstens einigermaassen wieder befestigt sein wird.

Jedenfalls dürfte als feststehend anzunehmen sein, dass es, selbst nach reiflichster Erwägung und Prüfung eines solchen Systems durch eine, für jeden betreffenden Landestheil aus hervorragenden Fachmännern des Eisenbahnwesens, der Industrie und der Landwirthschaft zusammengesetzte, gemischte Commission, und nach Feststellung eines übersichtlichen, genauen und detaillirten Planes für den Modus seiner Einführung, nicht gelingen werde, dasselbe vor dem 1. Januar 1878, und vielleicht selbst dann noch nicht, in praktische Wirksamkeit treten zu lassen.

7. Was aber soll **inzwischen** aus der Industrie und dem Verkehr des Landes werden? — Wie ist dem erschreckenden Niedergang auf allen Gebieten des vaterländischen Gewerbelebens, wie dem daraus folgenden Ruin ein Ziel zu setzen?

Wie ist die deutsche Eisen- und Stahlindustrie, nach Aufhebung des bis zum 1. Januar er. von fremden Eisen- und Stahlfabrikaten erhobenen, mässigen Eingangszolles, concurrenzfähig zu erhalten? oder, wie ist das bisherige Absatzgebiet für Kohle, Kokes, Eisen und andere Industrieerzeugnisse Deutschlands auch ferner zu behaupten?

Die einstimmige Antwort aller Praktiker lautet auf diese Fragen dahin:

Durch Verminderung der Selbstkosten; denn von einer Erhöhung der Verkaufspreise kann gar keine Rede sein.

Den Hauptfactor in den Selbstkosten bilden nun aber, wie „usque ad nauseam“ erwiesen, die **Transportkosten** und gerade **diese** sind es, welche der 20%ige Tarifzuschlag des Jahres 1874 noch mehr **erhöht** hat!

8. Die vorstehenden Fragen und ihre Beantwortung beweisen daher bezüglich des Tarifwesens aufs schlagendste die Nothwendigkeit nicht allein:

a. sofortiger Umkehr zu dem Status quo ante

sondern auch, in Gemeinschaft mit der Aufhebung der mässigen Eisenzölle

b. eines sorgfältigen Studiums der bestehenden Tarifsätze.

Soll aber überhaupt dem fortschreitenden Verderben Einhalt geboten werden, so muss beides **sofort** geschehen, ohne erst das Zustandekommen eines neuen Tarifsystems abzuwarten; damit der Verkehr zunächst auf der Basis des **bestehenden Systems** eine Reorganisation erfahre, und die Tarife durch Reduction auf solche Sätze gebracht werden, wie sie der zu transportirende Artikel, seinem **Verkaufspreise** am **Bestimmungsorte** nach, überhaupt **zu tragen fähig** ist.

9. Dies ist der praktische Weg, auf welchem das Comité für Ausfuhr Westfälischer Kohle und Kokes im verflossenen Jahre vorgegangen ist (und auf welchem es sich der Unterstützung des Königlichen Handelsministeriums und anderer Behörden, sowie des Einverständnisses der Eisenbahnverwaltungen Norddeutschlands zu erfreuen hatte), um eine Ausdehnung des Absatzgebietes bis zu den Nord- und Ostseehäfen und von diesen aus eine Ausfuhr beregter Artikel herbeizuführen.

Schon in den Jahren 1874 und 75 wurde diesseits eine Ermässigung der Tarifsätze nach den Seehäfen angestrebt und Einiges in dieser Beziehung erreicht. Zum völligen Durchbruch bei allen Betheiligten gelangte die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit dieser Reform jedoch erst dann, als im Mai 1875 eine Karte hergestellt und verbreitet wurde, welche in graphischer Darstellung die **Seefrachten von England** nach den continentalen Nord- und Ostseehäfen, ferner die bis dahin vom Westfälischen Kohlenrevier nach denselben Häfen gültigen **deutschen Eisenbahnfrachtsätze** und endlich die von besagtem Comité vorgeschlagenen **Reductionen** dieser Letzteren zur Anschauung brachte.

10. Bei der enormen Masse von Zahlen in den Tarifbüchern und den verschiedenen Zuschlägen und Nebengebühren zu den betreffenden Frachtsätzen ist es in der That selbst den eigenen Beamten der Eisenbahnen kaum (und auch diesen immerhin nur für ihre eigenen Linien) möglich, ein allgemeines Urtheil über die Zweckmässigkeit bestehender Tarifsätze zu gewinnen, ohne eine solche graphische Darstellung zu Hülfe zu nehmen. Wie viel grösser muss also diese Schwierigkeit, zumal wenn das ganze Land in Betracht kommt, für einen Staatsmann, oder für den Producenten und Consumenten sein!

Dennoch beruht auf diesen Tarifsätzen und deren Zweckmässigkeit nicht allein der Erfolg oder Misserfolg von Handel und Verkehr, sondern auch der wirkliche Erfolg und Gewinn der Eisenbahnen selbst, deren

Verwaltungen leider nur zu häufig auf Grund willkürlich angenommener Sätze pro Centner und Meile, unter Zurechnung aller Arten von Nebengebühren blindlings Tarifsätze feststellen, um nach Druck und Veröffentlichung derselben die Entdeckung zu machen, dass es ihnen zwar gelungen ist, ein höchst regelrechtes, systematisches Tarifbuch zu schaffen, aber nur geringen oder keinen Verkehr.

Welcher Werth oder Nutzen lässt sich aber der Berechnung und Publikation von Tarifsätzen zuerkennen, die schon **allein** und **an sich** annähernd den Gesamtbetrag dessen erreichen oder gar übersteigen, was in Gestalt des herrschenden Marktpreises (also als Summa Summarum aller Selbstkosten, einschliesslich des erforderlichen mässigen Gewinnes für den Producenten) als Erlös aus dem Verkauf des betreffenden Artikels an demjenigen Consumtionsplatz zu erzielen ist, wohin derselbe eben für jene Frachtsätze transportirt werden soll?!

11. Als zweckmässigstes Hilfsmittel zum Studium des deutschen Tarifwesens in seiner gegenwärtigen Missgestalt, und behufs graphischer Darstellung der darin bestehenden, selbstmörderischen Anomalien habe ich anliegende Skelettkarte von Deutschland und den angrenzenden Ländern entworfen, auf welcher in Reichsmark pro 1000 Kilgr. die Tarifsätze verzeichnet sind, welche Seitens der Verwaltungen der Bergisch-Märkischen, der Cöln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für den Transport von Kohlen und Kokes vom Mittelpunkt des Westfälischen Kohlenreviers nach den betreffenden Consumtionsplätzen zur Zeit erhoben werden.

Kohlen und Kokes sind für diesen Zweck als **Beispiele** gewählt, weil diese Artikel von einem bestimmten District oder Mittelpunkt zum Versandt gelangen, und für dieselben eine vortreffliche, monatlich erscheinende Uebersicht der bestehenden Frachtsätze von Herrn G. Schäfer in Elberfeld herausgegeben wird, welche es auch einem Laien thunlich und möglich macht, eine solche Karte zu entwerfen, ohne auf sämtliche Tarifbücher der verschiedenen beteiligten Eisenbahnverwaltungen des deutschen Reichs, Oesterreichs, der Schweiz, Hollands, Belgiens und Frankreichs zurückzugreifen.

Was auf diese Art bezüglich des Westfälischen Kohlenreviers für Kohlen und Kokes **meinerseits** geschehen, könnte natürlich **Seitens der Behörden**, welchen hierzu Material und Arbeitskräfte ausgiebig zur Verfügung stehen, unzweifelhaft mit grossem Nutzen auch für andere Artikel wie beispielsweise Eisen und Stahl und für andere Bezirke wie z. B. für Saarbrücken, Zwickau, Schlesien etc. gethan werden; wobei in Anbetracht des Umstandes, dass in Westfalen die Aufmerksamkeit unausgesetzt den Kohlentarifen zugewendet gewesen ist, für den Transport von Eisen und sonstigen Artikeln aus Westfalen und den anderen, vorgenannten Bezirken die Entdeckung noch erstaunlicherer Anomalien zu gewärtigen sein dürfte, als sie anliegende Karte für Kohlen und Kokes nachweist.

12. Ehe man füglich zum Entwurf des Planes einer einheitlichen Gestaltung der Tarifsätze schreiten, geschweige denn an wohldurchdachte Ausführung eines solchen gehen kann, erscheint die Zusammenstellung einer derartigen gedrängten Uebersicht oder graphischen Darstellung der thatsächlichen Verhältnisse, welche in jedem einzelnen Theile des Reiches zur Zeit obwalten, in der That geradezu unentbehrlich, denn ohne die dadurch gewonnene Kenntniss würde man nur im Dunkeln tasten, und die Bedeutung der in Frage kommenden, theilweise altberechtigten Interessen ist eine **zu grosse**, als dass sie eine andere wie rücksichtsvolle und ganz allmähliche Umgestaltung oder Reform gestatten könnte.

13. Anliegende Karte zeigt 5 Zonen, in denen sich mit **rothen** Zahlen à M. 5.00—6.00—7.00—8.50—9.50 pro 1000 Kilgr. die ermässigten Tarifsätze vermerkt finden, welche von dem Westfälischen Kohlenausfuhr-Comité vorgeschlagen und für den Transport von Kohlen und Kokes in vollen geschlossenen Zugladungen à 30—40 Doppelwagen vom Mittelpunkt des Westfälischen Kohlenreviers, Seitens der betreffenden Eisenbahnverwaltungen theilweise angenommen worden sind.

Diese 5 Zonenlinien habe ich nun zu Kreislinien vervollständigt, welche die restirenden Theile Deutschlands, Frankreichs, Hollands und Belgiens umfassen.

Die der Meeresküste entlang vermerkten **blauen** Zahlen stellen die gegenwärtigen Sätze der Seefracht von England pro Ton nach denjenigen continentalen Häfen dar, an deren Einfahrt sie geschrieben sind.

Die im Innern vermerkten **schwarzen** Zahlen endlich, geben die niedrigsten Eisenbahnfrachtsätze pro 1000 Kilgr. an, welche für den Transport von Kohlen und Kokes von der Mitte des Westfälischen Kohlenreviers, laut Angabe von Schäfers Tarifbuch, zur Zeit in Kraft sind.

14. Man wolle bemerken, dass ich bei Vervollständigung der erwähnten, nur die Seeküste berührenden Zonenlinien zu Kreisen, welche Deutschland und die angrenzenden Länder durchschneiden, Vorschläge zur Bildung der Tarife im Innern derselben nicht mache; ich bescheide mich vielmehr, den betreffenden Behörden, Eisenbahnverwaltungen und Producenten, vor allem jedoch den Consumenten in den grossen Städten und Ortschaften der Umgebung der bezüglichen Kreislinien anheimzugeben, durch sorgfältiges Studium der vorliegenden Karte und der darin hervortretenden Abnormitäten, verbunden mit eingehender Berücksichtigung der Statistik, des Bedarfs und der Marktpreise an ihren respectiven Plätzen, sich selbst ein zutreffendes Urtheil darüber bilden zu wollen, welchen Erfolg eine gesunde Reform dieser Anomalien versprechen würde.

15. Ohne indessen dem Urtheil Anderer vorzugreifen, möchte doch die Frage statthaft erscheinen, ob es möglich sei, auch bei **vollster Berücksichtigung** der **Unterschiede**, welche durch die Verschiedenheit in den Terrain- und Steigungsverhältnissen der einzelnen Bahnlinien und Richtungen von Natur gegeben sind, (und abgesehen von der herrschenden Zersplitterung des Eigenthums und der Verwaltung der betreffenden Bahnen), das Vorhandensein solch erstaunlicher Anomalien zu erklären, wie sie die anliegende Karte nachweist.

So lässt sich doch beispielsweise bei einem Blick auf die Karte, welcher zeigt, dass die Bahnfracht für den Transport von Kohlen von der Mitte des Westfälischen Kohlenreviers nach Rotterdam, welches in der 5 Mark Entfernungzone liegt, seit einer Reihe von 15—16 Jahren M. 5.08 pro 1000 Kilogr. beträgt, die Frage nicht unterdrücken, warum alsdann der Frachtsatz für den gleichen Artikel und das gleiche Quantum

nach Cassel . . . M. 7.05 Pfg.
Frankfurt a. M. . . 8.83 „

betragen soll!?

Noch drastischere Resultate ergibt ein Vergleich der Tarifsätze nach Berlin mit denjenigen nach anderen Plätzen. Der bestehende, bisher **noch nicht ermässigte Tarif** für Kohlen- und Kokestransporte vom Mittelpunkt des Westfälischen Kohlenreviers nach Berlin lautet auf M. 11.80 pro 1000 Kilgr.; die Tarifsätze nach weit näher gelegenen Plätzen betragen dagegen z. B. bei

Leipzig . . . M. 12. 83 pro 1000 Kilogr.
Coburg . . . „ 14. 32 „ „ „
Würzburg . . . „ 12. 42 „ „ „
Heilbronn . . . „ 12. 88 „ „ „
Nürnberg . . . „ 15. 12 „ „ „
Strassburg . . . „ 12. 95 „ „ „ etc. etc.

und nach Plätzen an derselben Kreislinie wie z. B.

Regensburg . . M. 17. 82 pro 1000 Kilogr.
Augsburg . . . „ 18. 52 „ „ „
Ulm . . . „ 16. 95 „ „ „
Freiburg i. B. „ 15. 51 „ „ „
Paris . . . „ 14. 12 „ „ „ etc. etc.

16. Was den Export nach Belgien und Frankreich betrifft, woselbst einheimische Kohle und Kokes sich loco Zeehe so viel höher im Preise stellen als die gleichen, wenn nicht überlegenen Qualitäten in Westfalen, so kann man auch hier bei einem Blick auf anliegende Karte nur fragen, warum, wenn z. B. der bestehende Frachtsatz nach Hamburg M. 7. 50 pro 1000 Kilogr. beträgt und gewichtige Stimmen sich für noch fernere Ermässigung desselben auf M. 7. 00 erheben, dann der Tarifsatz z. B. nach:

Luxemburg M. 8. 83 pro 1000 Kilogr.
Novéant an der franz. Grenze . . . „ 10. 67 „ „ „

betragen muss?

17. **Billiges Brennmaterial**, Kohle und Kokes und andere Rohmaterialien in geeigneter Qualität, deren **wohlfeiler Bezug durch permanente Transportgelegenheit gesichert ist** (und Concurrenz unter den Producenten vergewissert), bilden das solide Fundament für jegliche Industrie und fast alle Arten von gewerblicher Thätigkeit.

Was würde demnach die Folge sein, wenn Mittel- und Süddeutschland in den Stand gesetzt würden, diese Artikel für ihren Eisenbahn-, Industrie- und Hausbedarf unter ebenso günstigen Bedingungen zu beziehen wie Norddeutschland?!

Was würde die Folge ähnlicher oder noch erheblicherer Tarifiermässigungen für den Export nach Tyrol, der Schweiz, Frankreich und Belgien sein, und welche Verkehrsvergrösserung, welche Vortheile liessen sich gewinnen durch einen Rückverkehr in landwirthschaftlichen Producten und in Mineralien, wenn dieselben als Rückfracht in den sonst leer heimkehrenden Kohlenwagen zu mässigen Tarifsätzen, sagen wir etwa zur Hälfte oder zu Zweidrittel des Betrages für die Hinfracht, transportirt würden?

18. Und nun erst **Norddeutschland** betreffend, woselbst die auswärtige Consurrenz in Eisen, Stahl, Kohlen, Kokes und fast sämmtlichen Fabrikaten so viel **directer und schärfer auftritt** als im Süden, und, Angesichts der veränderten Richtung in der Handelspolitik, eine **Ermässigung der Selbstkosten zu doppelt gebieterischer Nothwendigkeit macht**, — wie lässt sich da genügende Antwort finden auf die Fragen:

- a. Warum besitzen Frankreich und Belgien, welche nach wie vor ihre Schutzzölle aufrecht erhalten, auf kurzen Entfernungen von 1 — 20 Kilometer so viel niedrigere Eisenbahntarifsätze für den Transport von Rohmaterialien, insbesondere solcher, wie die Eisen- und Stahlindustrie sie verarbeitet, als Deutschland?
- b. Warum kann der Frachtsatz für Eisenerz, Kalkstein und sonstige, zur Herstellung von Roh- oder Masseleisen verbrauchte Rohmaterialien, nicht zum mindesten dem niedrigsten Tarife gleich gestellt werden, welcher für den Transport von Kohlen besteht? oder, warum lässt sich nicht ein besonderer Ausnahmetarif für den Transport aller derjenigen Rohmaterialien einführen, welche die Eisenindustrie verarbeitet, um dadurch, nicht allein für die Industrie, die nachtheiligen Folgen der weiten Entfernungen zu paralysiren, mit denen dieselbe im Vergleich zu England und Belgien in Deutschland zu kämpfen hat, sondern auch, im Interesse der Eisenbahnen selbst, das Mittel zu gewähren, die vorhandenen Hochöfen im Betrieb, und Deutschland dadurch im Stande zu erhalten, wenn auch nicht zu exportiren, so doch wenigstens seinen **eigenen heimischen Bedarf an Masseleisen und Rohstahl selbst** zu decken? —

Es ist als Thatsache erwiesen, aber vielleicht nicht genugsam als solche bekannt, dass ein grosser Theil der Eisenerze durchschnittlich nur 30—45% **verwerthbarer** Bestandtheile enthält, während dies bei der Kohle bis zu 95% der Fall ist. Es giebt aber auch Eisengruben, welche, obschon sie nach der besonderen Güte und dem Vorkommen ihrer Eisenerze ebenfalls sehr wohl betriebsfähig und daher geeignet wären, der **unwohnenden Bevölkerung Beschäftigung und Erwerb zu sichern, dennoch vom Bezug völlig ausgeschlossen** sind, weil der Procentsatz der **verwerthbaren** Bestandtheile ihrer Erze hinter diesem Durchschnitt zurückbleibt und es denselben somit unmöglich wird, die gegenwärtigen hohen Sätze der Bahnfracht zu tragen.

- c. Warum können Dünger und andere, der Bodenverbesserung und Cultivirung dienende Stoffe, wie Mergel, Kalk etc., — Hochofenschlacken und anderes Material für Strassenbau und Wegeverbesserung nicht auch für weitere Entfernungen und als Hin- oder Rückfracht in vollen Zugladungen zu Tarifsätzen transportirt werden, wie sie die Bedürfnisse des Landbaues, behufs **Gewinnung neuer Culturstrecken**, Vermehrung der landwirthschaftlichen Production und Erleichterung ihres Absatzes so dringend erheischen?
- d. Warum können Massel- oder Roheisen, Stahl und Halbfabrikate verschiedener Art, welche in unbedeckten Wagen und vollen Wagenladungen zum Versandt gelangen, nicht den bestehenden geschlossenen Kohlenzügen angehängt und auf diese Art ausnahmsweise zu dem Tarifsatz für Kohlen versandt werden, um so dem vaterländischen Gewerbe die Concurrenz mit gleichen Artikeln zu ermöglichen, die zollfrei vom Auslande eingeführt werden?

Ich fürchte eine wahrheitsgetreue Beantwortung vorstehender und ähnlicher Fragen würde etwa wie folgt ausfallen:

1. Weil man noch immer dabei beharrt, Eisenbahnen, also grosse, öffentliche Anstalten, mit speculativen Privatunternehmen und Gewerben zu verwechseln von denen sie doch gänzlich verschieden sind.

2. Weil das Deutsche Eisenbahnwesen einer Executivgewalt entbehrt, welche in Form einer dem Reiche unterstehenden Behörde erster Instanz die Befugniss hätte, auf dem Gebiete des Tarifwesens entstehende Meinungsverschiedenheiten oder Streitigkeiten zwischen dem Publikum und den Eisenbahnverwaltungen, oder zwischen den Letzteren selbst, ohne Zeitverlust zu untersuchen und definitiv darüber zu befinden.
3. Endlich, weil es bisher noch immer an vollem Verständniss für die grosse Aufgabe und den hohen Beruf der Eisenbahnen zu fehlen und an der Erkenntniss zu gebrechen scheint, dass sie überall in sich selbst das unfehlbare Mittel tragen, durch weise, von eigener Initiative belebte, liberale Politik **die Schöpfer neuer Industrie- und Handelsthätigkeit zu werden**, welche mit stets wachsendem Verkehr ihnen selbst wieder in natürlicher Wechselwirkung reichliche Erwerbsquellen erschliesst und dauernd sichert.

Zum Schluss sei mir gestattet, meine unmaassgebliche Ueberzeugung nochmals dahin auszusprechen, dass allerdings eine durchgreifende Reform des gesammten Verkehrswesens das wahre Rettungsmittel ist, um Deutschland aus der Noth der herrschenden Crisis zu befreien, und zugleich der Hebel, um seine Landwirthschaft, seine Industrie und seinen Handel auf diejenige Höhe der Entwicklung zu bringen, zu welcher der Reichthum seiner natürlichen Hülfquellen es in so wunderbarer Weise befähigt; — dass aber, weil für den Augenblick **Billigkeit und Zweckmässigkeit der bestehenden Tarife** von noch grösserer und dringenderer Wichtigkeit sind, als **Einheit** derselben, und in der That die brennende Tagesfrage bilden, zunächst und schleunigst eine provisorische Reform der Tarife auf der Basis **des bestehenden Systems** vorgenommen werden sollte, um **unverzügliche Erleichterung zu gewähren**, und eine Grundlage zu gewinnen für die definitive Reform, welche unmöglich anders als nur nach umfassenden und zeitraubenden Vorbereitungen in's Leben gerufen werden kann.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend erlaube ich mir, die anliegende Karte mit vorstehenden Bemerkungen den wirthschaftlichen und bergbaulichen Vereinen des deutschen Reiches und insbesondere denjenigen der beiden Schwesterprovinzen Rheinland und Westfalen zu widmen, als geringen Beitrag zur Förderung dieser für Deutschlands Wohlfahrt und Gedeihen so dringend wünschenswerthen, ja unabweisbar nothwendigen Reform.

Pempelfort-Düsseldorf, im Januar 1877.

W^m. T. Mulvany.

H. u. G. 44.