

Der englische Schiffbau in 1882.

Das vergangene Jahr war das er-

folgreichste in der Geschichte der englischen

Schiffbau-Industrie. Allein in

den Bauhöfen am Clyde wurden 297

Fabrikzeuge mit einem Gehalte von 307,-

140 Tonnen fertig gestellt, 54.322 Ton-

nen mehr als in 1881. Die Schiffs-

bauhöfe an Englands Nordostküste, sowie

diejenigen am Tyne, Wear, Tees

und Humber lieferen 333 Schiffe mit

einem Gehalte von 553.935 Tonnen.

Vor 25 Jahren nahm Sunderland an

dem Wear den ersten, New York den

zweiten Rang in der Welt in der Her-
stellung von Schiffen ein. Der Clyde

hat dem Wear den Rang abgelaufen, und

New York verdient in Anziehung dieser

Fabrikzeuge mit einem Gehalte von 307,-

140 Tonnen fertig gestellt, sein

dürften, ihn zu regulieren.

Doch der Verfasser des Artikels ver-

sehlt nicht, aus dem schlechten Erfolge des

französischen Staats-Bahnbetriebs erkl-

ärt, aus den Nachtheit staatlicher Einrich-

tung oder Kontrolle überhaupt zu folgern, ohne allerdings die nahe liegen-

den Gründe für den erwähnten Mißer-

folg anzugeben, und zweitens statisch

nachzuweisen, daß mit dem zunehmenden

Verkehr unter der Herrschaft des freien

Wettbewerbs die Raten für Personen- und

Frachtbeförderung beständig verring-

en werden. Als Autorität hierfür bringt er Herrn Attilus-

bei, der gesagt habe, daß der Unterschied

zwischen den wirklichen Einnahmen

der Bahn im Jahre 1881 und

denen, die sie gehabt hätten, falls die

Raten des Jahres 1868 beibehalten wür-

den wären, nicht mehr als 10 Prozent betragen

haben würden, als die Summen aller

direkten und indirekten Bundes-Staats-

und Gemeindesteuern, die im Jahre 1881

von Wolfe bezahlt wurden, und daß das

etwas unbestimmt klingt, so wird auch

hier eine Tabelle beigebracht, welche ei-

nen Überblick über den Verkehr und die

Einnahmen der geringsten aller Mono-

pole, der Pacificbahnen zu geben ver-

sucht. Aus dieser Tabelle geht u. A.

hervor, daß die Central Pacific im Jahre

1872, wenn man sich die Zahl aller Pas-

sagiere als nur eine Meile zurücklegen

denkt und die Fracht ebenso berechnet,

wie sie im Jahre 1881 gebaut; der Gehalt der Segel-

schiffe ist in fortwährender Zunahme be-

griffen und betrug in England im vor-
herigen Jahr durchschnittlich 1.510 Tonnen
gegen 1.491 in 1881. Noch vor 12
Jahren beförderten ebenso viele Segel- als
Dampfschiffe die Meere, ein Jahr nach
der Eröffnung des Suez-Kanals bildeten
die Segelschiffe nur noch den zehnten
Theil aller Fahrzeuge. Im Jahre 1880
wurde nur noch der dreizehnte Theil des
Gesamthafts Tonnengehaltes in Segel-
schiffen befördert. Für 1883 sind mehr

Segelschiffe bestellt, als seit Jahren.

Alle Fortschritte der Schiffbaukunst
haben eine Abnahme der Ungleidfälle auf
den Meeren nicht zur Folge gehabt.
1882 kamen 1.790 Schiffe vor, von
denen über die Hälfte britische Fahrzeuge
waren. Unter den letzteren befanden
sich 226 Dampfer, also annähernd soviel
als 1882 am Clyde vom Stapel liefen.
4.129 Menschenleben kamen 1882 bei
Schiffbrüchen um, seit 1878 20.763.
Von den eisernen und stählernen Schif-
fen hatte man eine Verminderung der
Ungleidfälle erwartet, die selben sind je-
doch in dieser Beziehung den hölzernen
Fahrzeugen nicht entfernt überlegen.
Der „London Engineering“ schreibt einen
Artikel über die leicht zu verringende
Gefährlichkeit der Segelschiffe mit folgen-
den Worten: „So lange es die Bestim-
mung der Schiffe ist, ihren Eigentümern
möglich hohe Dividenden abzuwerfen,
wird die Segelschiffe nie den Grad von
Sicherheit erreichen, den die Wissenschaft
und Erfahrung zu verleihen im Stande
sind. Die Erfahrungen auch derjenigen
die verloren gegangen sind, zeigen, daß
die Segelschiffe nicht nur zu billigen
Preisen, wie die nahe liegenden Eisen-
bahnen, sondern sogar zu billigeren Preisen
als die Eisenbahnen gebaut werden kön-
nen, so ist das kein Ausgleichsatz mehr,
sondern eine ganz willkürliche Maß-
nahme. Allerdings könnten die Pro-
dukte des ferneren Verkehrs nicht mit den
billigen Eisenbahnen treten, wenn die
Fahrzeuge gleich wären, aber das beweist
nicht, daß einzelne Ortschaften oder Personen
besonders begünstigt werden sollten.“

Eisenbahnen.

Wahrscheinlich im Auftrag der Mo-
ropolisten ist ein längerer Zeitungsarti-
kel ausgearbeitet worden, der den Beweis
liefern soll, daß es ebenso ungünstig als
töricht sein würde, die Eisenbahnen
irgend welche gesetzlichen Beschränkungen
zu unterwerfen. Er ist entweder
sehr gut geschrieben und enthält eine
Menge von geschickten Argumenten, das
sich nicht leicht entziehen lassen, oder
es ist entweder verdeckt oder verdeckt
durch fortgesetzte Vertheidigung der
Bewilligung der Eisenbahnen, die den
Vereinigten Staaten nicht nur in
großen Mengen, sondern auch in
billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in großen Mengen, sondern
auch in billigen Preisen aus dem Auslande
importiert werden. In diesem Artikel
ist nichts über die Sicherheit der Eisen-
bahnen gesagt, sondern nur über die
Vergleichung der Eisenbahnen mit den
billigen Eisenbahnen, die den Vereinigten
Staaten nicht nur in