

fer Augenmerk bei der Erforschung der Sache wird daher ein gedoppeltes sein müssen:

1) eine Untersuchung über das Eisenbahnsystem, wie es in diesem Lande entstanden ist, und gegenwärtig betrieben wird, anzustellen, und

2) in Erwägung zu ziehen, in wie weit es — wenn es wünschenswerth erscheinen sollte — ohne Nachtheil für Einzelne, und zum Vortheile Aller modificirt werden könne. Innerhalb der letzten zehn bis zwölf Jahre hat man pecuniäre und geistige Kräfte mit außerordentlicher Energie zur besseren Einrichtung der inländischen Communications- und Transportmittel aufgebieten, und diese wichtigen Grundbedingungen des Nationalreichthums und der Cultur haben einen angemessenen Impuls erhalten. Erfolge hat man jetzt kennen gelernt, die, wenn sie vor zwanzig Jahren als möglich erwähnt worden wären, in das Reich der Dichtung oder in die Romanenliteratur verwiesen worden sein würden. Wer hätte es für möglich halten sollen, daß eine schwere Maschine von Eisen, mit mehreren hundert Passagieren belastet, in einem Wagenzuge von verhältnismäßiger Größe, und mit einer großen Menge Wasser und Steinkohlen, in wenig mehr als einer Stunde von Manchester auslaufen und zu Liverpool anlangen, mithin eine Entfernung von mehr als 30 Meilen würde zurücklegen können. Und doch ist dies eine Thatsache, die alle Tage und fast alle Stunden vorkommt.

Die Schnelligkeit des Transportes, die auf diese Weise erreicht wird, ist nicht minder wunderbar, als die fortgeschaffte Last. Die Leistungen in dieser Hinsicht übersteigen bei Weitem die Bedürfnisse selbst der beiden größten Handels-Märkte in Großbritannien, indem Lasten zwischen 50 bis 100 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 25 Meilen in der Stunde transportirt werden, ja wie ein einzelnes Beispiel gezeigt hat, eine Last — oder eigentlicher zu reden — eine Schiffsfracht Waaren bis zum Betrage von 230 Tonnen, von Liverpool nach Manchester, durchschnittlich zu 12 Meilen die Stunde, fortgeschafft worden ist. Die Umstände, unter welchen die Dampfmaschine auf einem Schienenwege in Thätigkeit gesetzt wird, sind der Ersparung an Brennmaterial nicht günstig; demungeachtet verwandelt 1 Pfd. Coaks, in einer Locomotive verbrannt, 5 Pinten Wasser in Dampf, und bei dieser Verdampfung entwickelt sich eine mechanische Kraft, die hinreicht, um 2 Tonnen Gewicht auf dem Schienenwege 1 Meile weit in 2 Minuten fortzuziehen. 4 Pferde, auf einer gewöhnlichen Heerstraße vor einen Postwagen gespannt, sind erforderlich, dieselbe Last in 6 Minuten zu ziehen.

Ein Wagenzug, der ungefähr 80 Tonnen wiegt, und ungefähr 240 Passagiere mitnimmt, gelangt von Liverpool nach Birmingham, und zurück von Birmingham nach Liverpool in dem Verhältnisse, daß die einzelne Fahrt jedes Mal etwa  $4\frac{1}{4}$  Stunden erfordert, allen Aufenthalt mit eingerechnet, und die Entfernung zwischen beiden Orten beträgt auf der Eisenbahn 98 Meilen. Diese doppelte Reise von beinahe 200 Meilen wird durch die mechanische Kraft bewerkstelligt, welche durch das Verbrennen von 4 Tonnen Coaks, deren Werth ungefähr 5 Pfd. ausmacht, hervorgebracht wird. Um dieselbe Anzahl von Passagieren täglich zwischen denselben Orten mittels Postwagen auf einer gewöhnlichen Heerstraße fortzubringen, würden 20 Kutschen und eine

bereit stehende Anzahl von 380 Pferden nöthig sein, während die Reise in jener Richtung in nicht kürzerer Zeit als 12 Stunden, Aufenthalt eingerechnet, würde gemacht werden können.

So groß ist die Alles überwältigende Kraft und die Kosten vermindernde Eigenschaft des Dampfes, wenn damit gehörig zu Werke gegangen wird.

Bei der Anlage von Eisenbahnen hier und auf dem Festlande sind zwei ganz verschiedene Systeme befolgt worden, und wenn wir die Grundsätze, auf welchen ein jedes beruht, und die Resultate mit einander vergleichen, werden wir in Stand gesetzt werden, uns eine Vorstellung von ihren eigenthümlichen Vorzügen zu machen.

Das Eisenbahnsystem unseres Landes ist das der merkantillischen Handelsunternehmungen von Privatleuten. Der Capitalist wird dazu aufgefordert, sein Geld bei einer Entreprise anzulegen, von welcher er begreift, daß dadurch die gewöhnlichen Communicationswege im ganzen Lande außer Gebrauch gesetzt werden müssen, und wovon er also Grund genug hat, zu glauben, daß sie ihm reichliche Procente von seiner eingelegten Summe abwerfen wird. Er betrachtet die Sache einzig und allein aus dem Gesichtspunkte der Speculation, und wie jede andere, die er so gut als möglich auszubeuten besugt ist. Sein Interesse und das des Publikums stehen in directem Gegensatz wider einander, indem er den größten Vortheil dabei hat, wenn er sich die höchsten Preise bezahlen läßt. Er ist den Gesetzen nur wenig verantwortlich; er ist nicht verpflichtet, auf Annehmlichkeit oder Bequemlichkeit des Publikums Bedacht zu nehmen, und thut es auch nur in so weit, als es mit seinen eigenen Absichten übereinstimmt. In einigen Fällen ist seine Speculation gut eingeschlagen, und trägt ihm 5 bis 15 Procent jährlich von seinem eingelegten Capitale ein; in anderen ist der Erfolg schlecht ausgefallen, und es hat sich wenig oder nichts ergeben. In beiderlei Fällen, ohne Unterschied, behält er beständig das Eine Ziel, den möglich größten Gewinn, vor Augen, und erhebt seine Fahrgelder mit eben so wenig Bedenklichkeit auf der einen Eisenbahn, die ihm 15 Proc. zahlt, wie er auf der anderen zu thun pflegt, die ihm vielleicht keine 5 einbringt.

Die alten Communicationswege im ganzen Lande sind auf diese Weise außer Gebrauch gesetzt worden, und man hat den Capitalisten ein Monopol für die neuen bewilligt; ein Monopol von der größten Sicherheit, da nichts damit concurriren kann — von weitestem Umfange, da es sich von allen Seiten über die ganze Oberfläche des Landes erstreckt — von der längsten Dauer, da die Inhaber desselben es auf immer besitzen — und vom nachtheiligsten Einflusse, den man sich nur denken kann, auf das allgemeine Beste, da es das Interesse der ganzen Societät in einer der wichtigsten Angelegenheiten der individuellen Willkür des einzelnen Capitalisten Preis giebt.

Das in Belgien bestehende und von andern Ländern auf dem Continent angenommene Eisenbahnsystem zeigt einen auffallenden Contrast gegen das eben beschriebene. Dort sind die Eisenbahnen allein von der Regierung angelegt worden; der erstrebte Endzweck ist nicht der Gewinn des einzelnen Privatmanns gewesen, sondern „die Steigerung des Handels und des Verkehrs im Lande bis auf den höchsten Gipfel der Vollkommenheit, deren die Kräfte

der Nation fähig sind, verbunden mit dem niedrigsten Kostenansatze, wonach die ursprüngliche Anlage wieder eingebracht werden kann.“ — Der Plan, den die Regierung verfolgt, ist ein Institut das weder eine Bürde für den Staat noch ein Quell von Einnahme sein soll, und wobei nichts weiter nöthig ist, als daß es seine eignen Unterhaltungs- und Ausbesserungskosten deckt, und außerdem noch so viel einbringt, daß der Zinsbetrag des angelegten Capitals bezahlt, und dasselbe allmählig wieder eingelöst werden kann.

Dies sind die zwei einander entgegengesetzten Systeme, die in England und in Belgien eingeführt sind; und die Wirksamkeit eines jeden steht in genauem Verhältniß zu den verschiedenen Grundsätzen, worauf sie basirt sind. Das anerkannte Princip des einen ist, das Publikum mit dem Maximum des vortheilhaftesten Ansatzes zu besteuern; das des andern, das Minimum der größten Ausgabenbeschränkung zu erzielen. — Jenes darauf berechnet, einzelnen Privatpersonen den höchsten Gewinn zu verschaffen, und dieses, dem ganzen Gemeinwesen den größten Nutzen zu stiften. Wie verhalten sich nun die Preise bei einem jeden dieser Systeme?

Auf einem von unsren Schienenwegen, von London nach Birmingham, z. B. beträgt die Entfernung 112 Meilen, und der Fahrpreis für die Mailkutschen 1 Pfund, 12 Schilling, 6 Pence.

Für dieselbe Entfernung in Belgien beläuft sich der Fahrpreis derselben Wagenklasse nur auf 14 Franken, oder gerade ein Drittel von dem, was es in England kostet.

Muß nicht dieser einfache Umstand einem Jeden die Ueberzeugung aufdringen, daß etwas Grundfalsches in unsrem Systeme liegt; daß es ein Uebel erster Größe ist, wenn überhaupt eine Macht, das Publikum nach Gefallen zu besteuern, existirt, und wenn man sie vollends in die Hände nicht verantwortlicher Individuen legt, und bloß zum Behufe persönlicher Bereicherung ausüben läßt? Ein Monopol von solchem weitgreifenden Belange sollte nur der Regierung anvertraut, oder, wenn es überhaupt Individuen ertheilt wird, ihnen doch nur unter solchen Bedingungen verliehen werden, daß dem Publikum der Nutzen nicht entzogen wird, den die Eisenbahnen, als ein Hauptmittel zur Beförderung und Entwicklung der Betriebsamkeit, des Reichthums, des Unternehmungsgeistes, und sämmtlicher Hülfquellen der Nation, zu stiften, geeignet sind.

Der Grundsatz, nach welchem fast allgemein in unserm Lande verfahren wird, jedes Unternehmen dem Privatbetriebe zu überlassen, ist ohne Zweifel recht gut, er kann aber, wie die meisten anderen guten Grundsätze, zu weit getrieben werden, und bis zu einem Extreme, das großen Schaden anrichten kann. Gewiß läßt sich der Staat nur da, wo es das allgemeine Beste dictatorisch verlangt, rechtfertigen, wenn er selbst Kaufmann wird, oder sich zwischen Capital und Arbeit, wenn sich Beides auf regelmäßigem Wege entwickelt, ins Mittel legt. Bei uns tritt der Staat nur in solchen Fällen, oder unter ganz eigenthümlichen Umständen, vermittelnd ein; wie z. B. bei der Errichtung von Leuchtthürmen und Feuerbarren, bei der Anlage von Häfen, Heerstraßen an manchen Orten, und Werken ähnlicher Art, welche kein Capitalist wird unternehmen wollen, weil der Ertrag seinem Aufwande nicht ent-

sprech  
schen  
und  
herbr  
haupt  
der  
für a  
delt  
dab  
Befo  
nopo  
selbe  
Kost  
ande  
1.  
Hau  
von  
seren  
gen  
Sir  
ham  
u. f.  
war  
1.  
2.  
Ma  
Ma  
des  
" r  
die  
bah  
Ber  
lini  
doch  
dat  
sege  
gew  
Bal  
Die  
dem  
in's  
selb  
büch  
mer  
Eise  
zu  
mä  
Eise  
fah  
od  
Gr  
in  
wer  
um  
fü  
tod  
we  
ode  
pag  
reij  
fah  
Zu  
fu  
der  
in