

Beachtung verdienen, da sie von vielen Organen der öffentlichen Meinung in unserem Vaterlande, unter andern auch dem Edinburgh Review, als Wahrheit aufgenommen worden sind.

Die Commissaire sagen, „die Compagnieen hätten eine Gelegenheit, sich nicht allein für die gesetzmäßigen Kosten, sondern für alle durch ihre Verschwendung verursachten schweren Ausgaben bezahlt zu machen.“ Daraus sollte man schließen, daß die Eisenbahn-Compagnieen ihre Preise nach ihrer Auslage an Capital einrichten, und sich damit begnügen dem Publikum solche Preise anzusetzen, die bloß eine billige Erstattung der Ausgaben und zugleich Schadloshaltung für ihre „Verschwendung“ gewähren. Keine Vorstellung kann indessen irriger sein; auf guten Linien, gleich viel wie verschwenderisch auch die Ausgaben gewesen sind, haben die Directoren nicht die Absicht, bei einer solchen Regel stehen zu bleiben, und auf schlechten Linien, wo auch die größte Sparfamkeit bei dem Bau derselben beobachtet worden ist, steht es nicht in der Gewalt der Directoren, es so weit zu bringen. Auf der Grand Junction wurden vor wenigen Jahren, als ihre 100 Pfund-Actien zu 240 Pfund standen, und 14 Procent auf ihr Capital gaben, ihre Fahrpreise 15 Procent erhöht; zwei Monate nachher setzte die Blackwall-Compagnie, als ihre 16 Pfund-Actien zu 5 Pfund standen und gar keine Dividende lieferten, ihre Fahrpreise 20 Proc. herunter. Bei dem gegenwärtigen Systeme mag der Betrag der auf den Bau der Eisenbahnen verwandten Kosten sich auf fünf, funfzig oder funfhundert Millionen belaufen und es mag dabei auf einen höchst verschwenderischen oder höchst sparsamen Fuß verfahren werden, das Publikum ist dabei gar nicht interessiert. Auf einigen Eisenbahnen, welche 8—10 Proc. zahlen, werden höhere Preise angerechnet als auf andern, welche nicht über 3—4 Proc. liefern; und selbst auf Eisenbahnen, die ihren Actionairen nicht das Mindeste einbringen, sind die Directoren genöthigt, die Preise niedriger zu stellen, als auf denjenigen, welche den reichsten Gewinn geben. Die Blackwall-Eisenbahn kostet 320,000 Pfd. die Meile, und erhebt für die Meile von den Passagieren erster Classe ungefähr $1\frac{1}{2}$ Pence. Die von London u. Birmingham kostete die Meile 55,000 Pfd. und erhebt für die Meile $3\frac{1}{2}$ Pence, also 100 Proc. mehr als die andere. Die von Blackwall liefert den Interessenten gar keinen Ertrag, die von Birmingham aber zahlt 11 Proc. auf das angelegte Capital. Die von Blackwall versuchte es einmal mit den hohen Fahrpreisen, verminderte aber dadurch ihre Einnahmen bedeutend, und kehrte deswegen zu den jetzt noch bestehenden Ansätzen wieder zurück.

In der That besteht gar keine gegenseitige Beziehung zwischen den Ausgaben einer Compagnie und ihren dem Publikum auferlegten Taxen und man hat auch nie einen Versuch gemacht, eine solche herbeizuführen; und dies ist ein Punkt von der größten Wichtigkeit; denn man darf nicht vergessen, daß, wenn der Capitalist auf manchen großen Linien sein Geld gut angelegt hat, auf andern jedoch das Gegentheil eingetreten ist, und wenn er in dem einen Falle gewinnt, der Staat in dem andern im Verhältnisse zu seinem Ver-

luste den Gewinn hat. Es läuft daher in dieser Hinsicht Alles auf ein Rechenerempel hinaus, dessen Hauptpunkte wir, jeden für sich, in Erwägung ziehen wollen.

In Hinsicht auf die übertriebenen Ausgaben einiger Compagnieen ist deutlich erwiesen worden, daß der Verlust ganz auf sie selbst fällt, er erhöht weder die Reisekosten noch den Werth des Besitzes auf dem Markte; es ist in der That nichts als weggeworfenes Geld.

Die Regierung hat also im Allgemeinen vielleicht klug gehandelt, sich der Einmischung in den Gebrauch, den der Capitalist von seinem Reichtume macht, zu enthalten, und das Unternehmen desselben bloß innerhalb der Gränzen zu beschränken, die das allgemeine Beste erforderlich machte; der Erfolg davon ist gewesen, daß ein Netz von Eisenbahnen über die ganze Oberfläche des Landes gezogen ist, wodurch sich eine directe Verbindung zwischen dem entferntesten und unbedeutendsten Dorfe und der Hauptstadt gebildet hat; die erstaunlichsten Schwierigkeiten für die Ingenieurarbeiten sind durch die Geschicklichkeit und den Unternehmungsgeist, womit die Operationen betrieben worden sind, überwunden, und das Ganze wird ein dauerndes Denkmal von Dem darstellen, was individuelle Energie und Geldkraft hervorbringen vermag.

Wenn die Eisenbahnen vom Staate angelegt wären, hätte das Werk nicht besser zu Stande gebracht werden können, ja vielleicht nicht einmal so gut; und in der That, was die Vollendung, den wirklichen Glanz in architektonischer sowohl als anderer Hinsicht, auf einigen großen Bahnen betrifft, so würde keine Regierung zu rechtfertigen gewesen sein, die solche Ausgaben darauf verwandt hätte. — Die Einfachheit der Belgischen Eisenbahnlinien bildet einen auffallenden Contrast mit der Pracht der unstrigen.

In einem höchst wichtigen Punkte sind die Interessen der Compagnieen und des Publikums völlig zusammen getroffen; nämlich in der Wahl der besten Linien oder solcher, auf welchen sich der meiste Verkehr erwarten ließ und demzufolge hat man auch diejenigen erwählt, die am meisten gewünscht wurden.

In einem großen Handelslande, wie das unferige, wo so viele Millionen baares Capital unverwandt bleiben, hätte man der Regierung einen Vorwurf daraus machen können, mit dem Besten desselben in Concurrenz zu treten, oder vielmehr ihn daran zu verhindern es zu gebrauchen, wenn sich eine passende Gelegenheit dazu darbot. Es kann in dieser Hinsicht zwischen Belgien und England kein Vergleich gemacht werden; denn die in dem einen Lande befolgte Politik würde für das andere völlig unpassend gefunden werden, und in Beziehung auf die Werke selbst, habe ich bereits auf die gewaltige Pracht in dem einen und auf die Einfachheit in dem andern Lande aufmerksam gemacht.

Dies ist die wohlthätige Folge davon gewesen, so weit es den Bau der Arbeiten betrifft, daß man ein Capital von funfzig Millionen auf große Nationalanlagen hat verwenden lassen. Die Capitalisten haben vollen Ersatz für ihre Auslagen, in genauem Verhältnisse zu der Umsicht, womit sie die Capitalien hineingesteckt haben, erhalten;

ein Eigenthum ist geschaffen, dessen Werth genau ausgemittelt werden kann, weil er beständig auf dem Geldmarkte umläuft; und so ist die Regierung im Stande, ohne Schwierigkeit zu jeder Zeit auf alle mögliche Weise, die die Bedürfnisse des Landes wünschenswerth machen mögen, darüber zu verfügen.*)

III. Jetzt wollen wir zu der Untersuchung übergehen, was die Folge eines verschiedenen Systems, — eine Veränderung in den Grundsätzen sein würde, nach welchen die Eisenbahnen in unserem Lande verwaltet werden; wie man dabei zu Werke geht, haben wir bereits gesehen; wie sie behandelt werden könnten, bleibt jetzt noch zu erwägen.

Wir sind lange gewohnt gewesen, uns bei Eisenbahnpreisen zufrieden zu stellen, wenn sie diejenigen nicht überschreiten, die man sonst für die Post zu bezahlen hatte; wir haben uns damit begnügt, daß eine große und wohlthätige Veränderung in Beziehung auf Zeitersparniß eingetreten ist, und es für ausgemacht angenommen, daß am Gelde Nichts erspart werden könne; wir haben uns das Gute, so wie es war, gefallen lassen, ohne weiter danach zu forschen, wie hoch es noch gesteigert werden könne.

Die beiden großen Haupteigenschaften des Dampfes, wo er an die Stelle von Menschenkraft gesetzt wird, sind Schnelligkeit und Ersparung; Waaren werden vermittelst desselben nicht bloß in einem Drittel der Zeit, sondern auch zu einem Drittel der früheren Kosten, fabricirt; dieselbe Regel in Hinsicht der Ersparung läßt sich mit noch größerem Rechte auf die Benutzung des Dampfes zur Fortbewegung auf Eisenbahnen anwenden.

Indessen, wenn wir den Dampf ganz aus dem Spiele lassen, und die Kosten des Transports auf Eisenbahnen, wo Pferde die Wagen ziehen, wie auf manchen Eisenbahnen der Fall ist, wo es nicht gerade auf Geschwindigkeit ankommt, wo die Entfernung kurz und der Verkehr unbedeutend ist, abschätzen; so finden wir, daß ein Pferd auf derselben eben so viel ausgerichtet, als zwölf bis funfzehn Pferde auf der besten Chaussee. Auf der Eisenbahn von Stockton und Darlington, die zuerst im Königreiche zur Bequemlichkeit der Reisenden angelegt worden ist, wurden Pferde vor der Einführung oder vielmehr vor der Erfindung der Locomotiven gebraucht, und ein Pferd konnte einen Wagen, der funfzig Passagiere enthielt, mit einer weit größeren Geschwindigkeit ziehen, als vier Pferde eine Postkutsche mit zwölf Passagieren auf einer Heerstraße.

Um die Wirkung des alten Systems zu erläutern, und die außerordentlichen Lasten zu zeigen, die von Pferden auf Eisenbahnen gezogen werden, und demzufolge die außerordentlich geringen Zugkosten auf denselben in Vergleichung mit dem, was auf Chausseen der Fall ist; sehe ich hier einen aus einer alten Nummer des Eisenbahnmagazins entlehnten Her, der mir zufällig vor einigen Tagen ins Auge fiel:

*) Diese Stelle ist in Herapath's Eisenbahnjournal, als dem allgemeinen Zwecke des Werkes widersprechend, angeführt worden, aber hier ist bloß auf die Einrichtung der Bauwerke Rücksicht genommen worden.