

Von dieser Zeitschrift erscheint wöchentlich eine Nummer in Superal-Quart, welcher zu öfterm erläuternde Zeichnungen, Karten, Pläne und Ansichten beigegeben werden. Der Abonnementspreis beträgt hier Orts drei Thaler für das Halbjahr, und nehmen alle Buchhandlungen, Postämter



und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes Bestellungen entgegen. Planmäßige Beiträge werden ausständig honorirt und unter Adresse der Redaction oder, wenn Leipzig näher gelegen, durch Vermittelung des Herrn Buchhändler Wilh. Engelmann da selbst erbeten.

Eisenbahn-Beitung.

N^o 24.

Draunschweig, 16. Juni.

1844.

Die Reform des Englischen Eisenbahnwesens.

Kontinuation.

VIII. Da wir den Werth des Eisenbahn-Eigenthums im Königreiche für unseren gegenwärtigen Endzweck genau genug ausgemittelt haben, wollen wir die verschiedenen Verfahrensweisen, wie man sich gegen die Compagnieen zu benehmen haben würde, in Betracht ziehen.

1) Man kann einen bestimmten, allgemein gültigen Tarif, z. B. ein Sechstel der gegenwärtigen, durchschnittlich anzunehmenden Kosten festsetzen, und die Eigner nach einer bestimmten Reihe von Jahren entschädigen, wenn sich der Verlust, den sie erlitten hätten, genau würde tariren lassen.

2) Man kann sich mit den Compagnieen über eine bestimmte Summe, entweder ein für allemal, oder jährlich zahlbar, vereinigen, so daß die in Vorschlag gebrachte Abänderung auf ihre eigene Gefahr ins Werk gerichtet wird.

3) Man kann das Ganze des Eisenbahn-Eigenthums im Königreiche ankaufen, indem man alle Schulden, Obligationen und Hypotheken, die darauf haften, bezahlt, und den Actionairs den vollen Marktpreis für ihre Actien entrichtet.

Die sehr erhebliche und in der That gar nicht zu beseitigende Einwendung gegen den ersten Plan würde darin bestehen, daß das Publikum eventuell nicht bloß den wirklichen, sich ergebenden Verlust an und für sich, sondern auch den ganzen Betrag, bis zu welchem ihn die Compagnieen für gut finden würden, durch einen übertriebenen Kostenanschlag und durch eine nachlässige Verwaltung, welche sie sich erlauben könnten, zu vergrößern, zu bezahlen haben würde. Dieser Plan würde daher nicht auszuführen sein.

Der zweite Vorschlag würde weit eher befolgt werden können; allein dagegen erhebt sich eine doppelte Schwierigkeit. Die erste liegt darin, daß die Besitzer von Eisenbahn-Eigenthum gewiß eine große Summe, vielleicht nicht weniger als fünfzehn bis zwanzig Millionen Pfund für eine so tiefe Herab-

setzung ihrer Preise, z. B. fünf Sechstel, verlangen würden; und zweitens wäre mit eben so großer Gewißheit zu erwarten, daß sich die Regierung nie, auch nur auf einen Augenblick, darauf einlassen würde, einen solchen Vorschlag in Ueberlegung zu nehmen; und doch, wenn die Wohlthaten, welche der Nation aus einem vergleichungsweise freien Transportmittel durch das ganze Königreich erwachsen würden, auf keine andere Weise erreicht werden könnten, würde es wohlfeil genug erkaufte werden. Es ist indessen fruchtlos, die Sache von einem solchen Standpunkte aus weiter zu erörtern; die Schuld des Landes, das ohnehin unter einer Last von Steuern erliegt, noch um zwanzig Millionen zu vermehren, wäre Thorheit, in Vorschlag zu bringen; eine solche Idee würde für zu abenteuerlich gehalten werden, um nur in Erwägung gezogen werden zu können.

Es bleibt daher nur der dritte und letzte Vorschlag übrig, nemlich das ganze Eisenbahn-Eigenthum zu ankaufen, so daß man alle Schulden und Hypotheken abbezahlt, und die Actien für den currenten Marktpreis des Tages ankauft. Wenn ich diesen Plan für ebenso hoffnungslos, wie die vorhergehenden, gehalten hätte, so würde dem Leser die Mühe erspart worden sein, auf alle weitem Bemerkungen von mir über diesen Gegenstand seine Aufmerksamkeit zu verwenden, und ich würde mich gern dem Verfasser des Aufsatzes im Edinburgh Review in Hinsicht seines Endresultates angeschlossen haben, nemlich, daß dem Uebel nicht abzuhelfen wäre, und hätte es „von Herzen bedauert, daß eine Sache von so ganz besonderer Wichtigkeit für das Gemeinwesen nicht von Anfang an zu einer Nationalangelegenheit gemacht worden ist.“

Würde nun dieser Plan ausführbar, würde er nützlich, würde er endlich gerecht sein, das sind die Fragen, die wir jetzt in Erwägung zu ziehen haben.

In Beziehung auf die Ausführbarkeit desselben kann schwerlich irgend eine Meinungsverschiedenheit stattfinden. Wenn es von der Regierung für rathsam gehalten würde, daß der Staat alles Eisenbahn-Eigenthum im Königreiche besäße, so würde es keine Schwierigkeit machen, das zur Bezahlung nöthige Geld zu denselben Interessen zu erhalten,

die den andern Staatsgläubigern gezahlt werden. Ein solcher Ankauf würde den Credit des Landes nicht beeinträchtigen können, da diese Anleihe nicht so, wie andere Anleihen, die gar nichts einbringen, der Regierung eben so viel abwerfen würde, als jetzt der Fall ist, nur das abgerechnet, was in Folge der in Vorschlag gebrachten Veränderung ausfallen würde.

Ueber diesen Punkt ist es völlig unnöthig, sich weitläufiger zu verbreiten.

Die Hauptsache, die hier erwogen werden muß, ist der Nutzen für die Regierung, wenn sie sich auf die von mir in Vorschlag gebrachte Weise ins Mittel legt.

Im Laufe der von mir gemachten Bemerkungen werden hoffentlich die folgenden Sätze bereits ihre Rechtfertigung gefunden haben. Einige von ihnen leuchten so ganz von selbst ein, daß es bloße Wortverschwendung sein würde, wenn ich mehr thun, als sie hier geradezu aufstellen wollte.

1) Die Einführung von Eisenbahnen hat in der Transportweise unsres Landes eine große und wohlthätige Veränderung hervorgebracht; um mit einem ausgezeichneten Schriftsteller im Quarterly Review zu reden, „sind sie ein Brunnquell intellectueller, moralischer und politischer Vortheile, die sich gar nicht ermessen und abschätzen lassen, — und bringen eine Umwälzung in dem inländischen Handelsverkehr und allen Zuflüssen des Nationalwohlstandes hervor, die Niemand, der einiges Nachdenkens fähig ist, ohne Staunen beobachten kann.“

2) Die Vortheile, die besonders ein großes, Handel treibendes Land aus einer freien und ungehemmten Communication durch seine ganze Länge und Breite zieht, lassen sich fast gar nicht berechnen, und in dem Verhältnisse, wie die Erleichterungen eines solchen Verkehrs zwischen den verschiedenen Theilen desselben durch Herabsetzung der Preise befördert werden, wird auch Handel und Wandel belebt, und nicht allein ein einzelner Theil des Publikums von einer drückenden Last befreit, sondern es wird auch der großen Masse der Societät dadurch möglich gemacht, diese Vortheile zu genießen, deren sie sonst gänzlich beraubt sein würden!