

120,000 Pfd. abgezogen habe, welche jetzt von der Postdirection für Beförderung der Felleisen an die Eisenbahn-Compagnien gezahlt werden, so daß die Post die Felleisenbeförderung für sich behält, auf der anderen Seite habe ich 150,000 Pfd. in's Gut haben geschrieben, welches meiner Meinung nur so viel ausmachen würde, als bei vermehrter Erleichterung des Transports herauskommt, und dabei hätte denn die Post zu allen Zeiten die Möglichkeit, ohne alle Ausgabe von ihrer Seite, die Felleisen im ganzen Königreiche so oft herumzuführen, als erforderlich gefunden werden würde.

Von den 55 Eisenbahnen, die ich aufgezählt habe, werden eine Hälfte ungefähr von der Postdirection gar nicht benutzt, zu welcher die Südöstliche, Westliche, Nördliche und Westliche gehören; und nicht mehr als fünf von der gesammten Anzahl sind für das Publikum, einzeln vorkommende Gelegenheiten ausgenommen, zur Felleisenbeförderung brauchbar gemacht worden, und diese fünf empfangen ungefähr drei Viertel von der ganzen ausgezahlten Summe; wie viel aber würde es der Postdirection kosten, so viele Felleisen mit allen den verschiedenen Eisenbahnen zu versenden, wie mit diesen fünf? Für die Beförderung der Felleisen zwischen Birmingham und Gloucester, 55 Meilen, zahlt die Postdirection jährlich 10,156 Pfd. auf der Carlisle und Newcastle Bahn, 60 Meilen, auf der von Stockton und Darlington, 25 Meilen, auf der großen Nördlichen von England, 45 Meilen, auf der von London und Brighton, 50 Meilen, auf der von Manchester und Leeds, 60 Meilen; auf diesen fünf großen Eisenbahnen, im Ganzen 240 Meilen in der Länge, zahlt die Postdirection nur 2,994 Pfd., nicht den dritten Theil von dem, was sie auf einer nur 55 Meilen langen Linie zahlt. Die Post wird in der That nie mehr aufwenden, als sie nothwendig zu thun gezwungen ist, und das Resultat kann kein anderes sein, als daß sie sich der Eisenbahnen so wenig, als irgend möglich, bedienen wird. Was auch irgend für Vortheile dem Publikum aus der vollständigen Durchführung des von Herrn Hill entworfenen Planes einer Postreform erwachsen würden, und ohne Zweifel würden diese sehr groß sein, so würde doch nothwendig ein größeres Opfer an Einkünften gebracht werden müssen, als die Regierung geneigt sein möchte, zuzugestehen. Wenn dagegen die Eisenbahnen der Regierung gehörten, so würde dem Lande nicht allein erspart werden, was es jetzt für die Beförderung der Felleisen bezahlt, sondern es würde auch in Stand gesetzt, Herrn Hill's Reform im ganzen Umfange zur Ausführung zu bringen.\*)

Die Veränderung, welche ich in Vorschlag bringe, ist in gewisser Hinsicht, wenn auch nur in einem beschränkten Grade, derjenigen analog, die durch Herrn Rowland Hill's Vorschlag einer Postreform erzielt werden soll. Es wird nöthig sein, den Unterschied in dem Grundsatz, auf welchen beide beruhen, zu untersuchen, sowie die Umstände, unter welchen sie beabsichtigt werden, und inwiefern die Resultate, die sich auf der einen Seite ergeben, als eine Probe für Gelingen oder Nichtgelingen auf der anderen in finanzieller Hinsicht betrachtet werden können.

1) Nach dem Plane des Herrn Rowland Hill

\*) Siehe Anhang.

wurde das Porto auf ein Sechstel von Dem, was es ehemals gewesen war, heruntergesetzt, und der Ausfall in den Einkünften belief sich demzufolge auf 900,000 Pfd. Bei der Eisenbahn-Reform, die ich vorschlage, steht die Herabsetzung in demselben Verhältnisse, und den Ausfall in der Einnahme von den Eisenbahnen habe ich auf anderthalb Millionen Pfund angeschlagen.

2) Herrn Rowland's Plan ist in dem wichtigen Punkte der finanziellen Berücksichtigung bedeutend hinter Dem, was man erwartete, zurückgeblieben, weil dabei das Princip einer feststehenden Tare anstatt eines abgestuften Tarifs angenommen wurde, welcher in diesem Falle höchst vortheilhaft gewesen sein würde, wie er sich immer auch in andern erwiesen haben möchte\*). Giebt man auch zu, daß Herrn Hill's Idee in sofern richtig gewesen ist, als sie sich auf die wirklichen Unkosten der Versendung eines Briefes für den, der ihn abschickt, bezieht, so übersah er doch ganz, welchen Werth der Empfang eines solchen Briefes für den Empfänger haben würde. Wenn ein Kaufmann zwei Artikel von sehr verschiedener Beschaffenheit hat, die ihm denselben Preis kosten, so sieht er eben so sehr auf ihren relativen Werth in Hinsicht auf den in Aussicht stehenden Käufer, als auf die Kosten, die er selbst davon hat. Jemand, der gewohnt gewesen wäre 1 Sch. 6 Pence Porto nach einem, und 6 Pence nach einem andern Orte zu bezahlen, und im Stande gewesen wäre, seine Correspondenz zu einem Sechstel des angeetzten Preises fortzusetzen, würde schwerlich deswegen einen Brief mehr schreiben, wenn die Herabsetzung noch auf ein Achtzehntel heruntergegangen wäre, und die Differenz ist daher für die Einnahme verloren. Eine Ansicht der Tabelle Nr. III. wird zeigen, daß die reinen Kosten der Beförderung eines Passagiers auf 100 Meilen mit der Glasgow- und Greenock Eisenbahn, wenn sich die gegenwärtige Anzahl verdoppelte, 6 Pence; die reinen Kosten des Transports selbst zwar nicht mehr als 3 Pence, aber, was auf ihn an allgemeiner Berausgabe als Gemeindegeldern, Auslagen u. s. w. zu rechnen wäre, noch drei Pence darüber betragen würde. Aber könnte wohl irgend Jemand vernünftiger Weise erwarten, daß, weil er 100 Meilen weit für 6 Pence, — von hier nach Liverpool z. B. für 2 Sch. 2 Pence transportirt werden könnte, während es ihm jetzt 27 Sch. kostete, — die reinen Transportkosten die einzige Rücksicht ausmachen sollten, und nicht zugleich seinem eignen Anschlage gemäß, die Vortheile mit in Rechnung bringen.

Aus diesem Grunde weicht mein Plan sehr weit von dem des Herrn Hill ab; seine Berechnung ist einzig auf die Kosten des Verkäufers basirt, bei dem meinigen ist aber der von dem Käufer empfangene Werth gleichfalls in Erwägung gezogen.

3) Es findet aber ein gänzlicher Unterschied der Umstände zwischen beiden Fällen statt; in Folge der Postreform ist der Ausfall von 900,000 Pfd. in der Einnahme ein unmittelbarer Verlust für die Einnahme und muß durch eine unmittelbare Besteue-

\*) Herr Rowland Hill hat mich mit einem Schreiben beehrt, worin er die Güte gehabt hat, seine vollkommene Zufriedenheit mit dem von mir in Vorschlag gebrachten Plane einer Eisenbahnreform auszusprechen, und noch hinzusetzt, daß es eine Wohlthat für das Ganze sein würde, die, wenn sie zur Ausführung käme, keiner andern etwas nachgäbe.

rung bis zu erwähntem Betrage gedeckt werden; durch den in Vorschlag gebrachten Plan einer Eisenbahnreform kommt aber die Einnahme nicht um einen einzigen Pfennig zu kurz. Die Einkünfte, welche die Eisenbahn der Regierung liefert, machen ungefähr 200,000 Pfd. aus. Diese Summe bleibt nicht allein bei der Berausgabe unangetastet, sondern der von der Post gezahlte Betrag ist von der Einnahme abgezogen worden; die Regierung würde in der Wirklichkeit durch die herabgesetzten Preise nur so viel verlieren, als sie sonst durch das Fortbestehen der gegenwärtigen Taren gewinnen würde. Der Credit des Staats setzt ihn in Stand, Geld zu wenig mehr als drei Proc. zu borgen; der Käufer von Eisenbahnactien oder irgend eines andern Gegenstandes, dessen Werth auf Speculation beruht, wird sich nicht bewegen lassen, sein Capital zu niedrigeren Interessen als zu 5 Procent anzulegen; Sicherheit für sein Geld ist die erste Rücksicht des Capitalisten, die Interessen bilden nur eine untergeordnete, Eisenbahnactien, die heute 100 Pfd. werth sein mögen, können vielleicht heute über ein Jahr keine 50 Pfd. gelten\*); daher der Unterschied zwischen einer wandelbaren, ungewissen Zinseneinnahme, ja nicht bloß einer Zinseneinnahme, sondern einer solchen, wobei die Sicherheit des Capitals und der gewissen Zinsen mit auf dem Spiele steht, und dem vergleichungsweise unwandelbaren Capitale, das vom Staate gesichert ist.

Daß sich dies in Wahrheit so verhalte, darüber kann gar kein Zweifel herrschen. Capital gleich dem Wasser, wie man sehr richtig bemerkt hat, wird sich immer von selbst ins Steigen bringen — der Besitzer von Bankscheinen, der für sein Angelegtes nur 3 Pfd. 2 Sch. in Consols erhebt, könnte verkaufen und dafür Eisenbahnactien von den besten Bahnen nehmen, die ihm 5 Proc. oder doch beinahe eben so viel eintragen würden; er thut es aber nicht, und daraus sieht man eben, daß Ersteres für ihn einen größeren Werth hat als Letzteres. Assuranz-Compagnien sind bei Weitem die vortheilhaftesten Institute im Lande; die „Equitable,“ die reichste Corporation in der Welt, soll ein Vermögen von 15,000,000 Pfd. besitzen; dieses von einer einzigen Compagnie erworbene Capital ist der Gewinn, den sie dafür vom Publikum gezogen hat, daß sie dasselbe vor Verlusten sichert. Die verschiedenen Assuranz-Compagnien theilen, nachdem sie der Regierung über eine Million Pfund jährlich an Steuer bezahlt haben, dennoch erstaunliche Gewinnste unter ihre Actionairs, und man braucht nur einen flüchtigen Blick auf ihre Actien zu werfen, um sich einen Begriff von ihrem Werthe zu machen. Und woher entstehen alle diese Gewinnste? Aus der allgemeinen Sorgsamkeit für Sicherung des Eigenthums, und der Bereitwilligkeit der Leute, ein Bedeutendes mehr zu bezahlen, als nöthig wäre, jeden muthmaßlichen Verlust zu decken. Mit den Eisenbahnspeculationen hat es eine ähnliche Bewandniß. Man verwandle die Eisenbahnactien in dreiprocentige Scheine, und die gewissen 3 Pfd. 2 Sch. im einen Falle sind eben so viel werth, als die ungewissen 4 Pfd. 19 Sch. 6 Pence im andern. Die Actie giebt bei beiderlei Papier, wenn sie in Geld verwandelt

\*) Die London-Blackwall Bahnactien standen 1842 zu 12 Pfd.; jetzt werden sie zu 4 Pfd. 10 Sch. angegeben. Die Abwechselung in den Actien während der letzten fünf Jahre ist im Anhange bemerkt worden.