

Von dieser Zeitschrift erscheint wöchentlich eine Nummer in Imperial-Quart, welcher zu öftern 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 anständig honorirt und unter Adresse der Redaction oder, wenn Leipzig näher gelegen, durch Vermittelung des Herrn Buchhändler Wdh. Engelmann daselbst erbeten.

Eisenbahn-Beitung.

No 25.

Braunschweig, 23. Juni.

1844.

Die Reform des Englischen Eisenbahnwesens.

(Schluß.)

XI. Bisher haben wir die Sache nur in Beziehung auf den Nutzen untersucht, den das Publikum von der beabsichtigten Veränderung ziehen würde, aber wir dürfen nicht vergessen, daß noch eine andere Partei, nemlich der Actionair, existirt, dessen Interesse ganz besonders in Acht genommen werden muß. Würde er Grund haben, sich darüber zu beklagen, wenn man ihn „*nolens volens*“ seines Eigenthums beraubte? Wir wollen sehen!

Das Eisenbahneigenthum ist, mehr als jedes andere Eigenthum, durch einen Parlamentsbeschluß geschaffen. Eine Eisenbahn wird durch die Macht, welcher sie ihr Dasein verdankt, mit Gewalt durch die Ländereien und Grundstücke von Privatpersonen gegen den Willen ihrer Eigenthümer hindurchgezogen, und zerstört die Schönheit ihrer Besitzungen; indem ihre Häuser niedergerissen, ihre Pflanzungen ausgerodet werden, verfolgt sie immerfort ihre Richtung, weder links noch rechts abweichend, bis sie ihr Ziel erreicht hat, und richtet so in der That einen Schaden an, den, wie Manche glauben, keine Art von Ersatz auswiegen kann. Unter allem erdenklichen Eigenthum giebt es keins, das weniger Anrecht auf Verschonung hat, wenn es der Dienst des Staates nothwendig machen sollte, sich ins Mittel zu legen; auch machen die Eisenbahneigner keinen Anspruch darauf. Es ist ein Eigenthum, das beständig auf dem Markte umläuft, und beständig, mehr oder weniger, aus einer Hand in die andere geht. Es wird bloß als Mittel, Geld anzulegen, gebraucht, während es das Schwanken seines Werthes, sein Steigen und Fallen auf dem Markte, selbst auf eine einzige Woche höchst unsicher zu tariren macht.

Man wird bemerken, daß ich das Eisenbahneigenthum in zwei Hauptclassen eingetheilt habe, weil ihre Abschätzung auf etwas verschiedenen Grundätzen beruht.

Die erste begreift die große Menge derjenigen

Eisenbahnen, die sich als gute Speculationen bewährt haben, nebst einigen anderen zweiten Ranges, deren Actien beständig, hier oder dort, auf dem Markte sind, und von deren Eigenthum der Preis alle Tage bis auf 100 Pfd. bestimmt angegeben werden kann. Bei dieser Classe findet durchaus keine Schwierigkeit Statt.

Mit der zweiten verhält es sich anders. Sie begreift alle diejenigen Eisenbahnen, die sich als schlechte oder verderbliche Speculationen gezeigt haben, wobei nur geringe oder gar keine Interessen gezahlt werden. Die Actien der meisten derselben sind nicht auf dem Markte, und nur sechs oder acht von den vierundzwanzigen sind von der Art, daß damit irgend ein öffentliches Geschäft gemacht wird. Wie sich erwarten läßt, wird ein Eigenthum, das so viel gekostet, aber so wenig Ertrag geliefert hat, von den Besitzern nicht zu einem Preise veräußert werden, wobei auf eben so hohe Interessen zu rechnen wäre, wie bei den glücklichen Entreprisen; das Geschäft, das mit diesen Eisenbahnen gemacht wird, ist daher sehr geringfügig; z. B. die Birmingham und Derby, Birmingham und Manchester, Manchester und Leeds, Birmingham und Gloucester Compagnieen würden dem Käufer nach ihrem Cours nicht mehr als $3\frac{1}{2}$ Proc. Interessen zahlen, während das beste Eisenbahneigenthum im Königreiche, das der Stockton und Darlington Compagnie, dem gegenwärtigen Käufer beinahe 6 Procent zahlt; die Originalactien von 100 Pfd. zahlen 15 Proc. und der Marktpreis ist 255 Pfd. Die Manchester und Birmingham Compagnie zahlt 2 Proc. und der Marktpreis ist, nominal wenigstens, 22 Pfd. für eine 40 Pfd. Actie. Indessen, was auch immer der Marktpreis ist, derselbe muß auch der von der Regierung zu zahlende sein, gleichviel, wie hoch oder niedrig die Interessen sein, oder ob überhaupt Interessen bezahlt werden würden, oder nicht. Die Blackwall Compagnie zahlt gar keine Interessen, und es würde einige Schwierigkeiten machen, den Werth eines Eigenthums zu schätzen, das keinen Ertrag liefert, und dessen Inhaber schweren Verantwortlichkeiten unterliegen. Die Compagnie von Greenwich befindet sich ziemlich in derselben Lage;

die Dividende ist kaum etwas mehr als nominal, indem sie nur 10 Sch. Proc. jährlich einträgt; und die Dividenden erscheinen von Seiten mehrerer Compagnieen in einer so bedenklichen Gestalt, daß es viel besser sein würde, das Beispiel der Blackwall und einiger anderen zu befolgen, und gar keine zu zahlen. In den ganz oder halb zu Grunde gegangenen Eisenbahn-Compagnieen, die im Königreiche zerstreut sind, liegt ein ungeheures Capital, das Eignern und Hypothekgläubigern gehört, ohne Ertrag und keines Umtausches fähig, vergraben; für diese würde es ein großes Glück sein, wenn sie dieses ganze Eigenthum nach seinem Nominalwerthe, oder so hoch, wie sie es irgend erreichen können, angeschlagen, in baares Geld verwandeln könnten. In der ersten Classe giebt es auch Manche, die herzlich gern auf dieselbe Weise ihr Eigenthum los werden möchten, dieses Eigenthum, das, als Erwerbsquell betrachtet — und natürlich hat es nur aus diesem Gesichtspunkte angesehen, irgend einen Werth für die Actionaire — so werthlos ist, würde für den Staat selbst in finanzieller Hinsicht den größten Werth bekommen; es ist für die gegenwärtigen Inhaber werthlos, nicht aus Mangel an innerer Güte und Nupbarkeit, sondern weil die Vortheile durch die Abzahlung hoher Anleihen, häufig auf den Fuß von 6 Proc. verschlungen werden, während die Regierung wenig mehr als die Hälfte dieser Summe bezahlen würde.

Läßt es sich wohl erwarten, daß der Unternehmungsgestirnt irgend dadurch mehr gelähmt werden würde, wenn der Staat der Käufer wäre, als irgend sonst Jemand? Oder würde der Nationalcredit dadurch gefährdet, oder das öffentliche Vertrauen erschüttert werden, weil ein unglücklicher Actionair der Stockton und Darlington oder London und Birmingham Compagnie, der sein Capital vor etwa zehn bis zwanzig Jahren eingelegt, und von der Zeit an bis jetzt 10 bis 15 Proc. jährlich bekommen hat, jetzt seine Actie gegen Zahlung ihres vollen Werthes, d. h. des Doppelten oder Dreifachen von dem, was sie ihn ursprünglich gekostet hat, herausgeben muß?

Das Anerbieten eines anständigen Preises würde

der Regierung diese Mühe ersparen, irgend eine Anleihe zu negociiren, da es wahrscheinlich eben so gut sein würde, als ob der Inhaber 2 Proc. Prämie erhielte. Die zuletzt contrahirte Anleihe war die von Herrn Zaubert vermittelte, auf den Fuß von 107 Pfd. 5 Sch. 8 Pce. 3 Proc. Scheinen pro 100 Pfd.; damals standen die Consols 3 Proc. niedriger, als jetzt. *)

Es tritt noch eine andere Rücksicht ein, die keine Staatsgewalt aus dem Auge verlieren darf, der die Sittlichkeit und das Glück des ihrer Obhut anvertrauten Volkes gebührender Maßen am Herzen liegt, nemlich, so weit als möglich jede Versuchung von der Nation entfernt zu halten, sich dem tollen Hazardspiele bodenloser Speculation hinzugeben, welches für die Solidität alles Geschäftsbetriebes so höchst verderblich und oft von so heillosen Folgen für diejenigen selbst ist, die sich davon hinreißen lassen. Es giebt unglücklicherweise in unserem Vaterlande eine zahlreiche Classe von Menschen, die sich von den Speculationen in Eisenbahnen goldene Berge versprechen; es entsteht so eine Art von Effecten, die sich in steter Schwankung auf dem Markte befinden, und ganz vorzüglich den Operationen der sogenannten Bären und Bullen ausgesetzt, und daher für Börsenschwindereien um so geeigneter sind. Allein es giebt auch noch eine andere Classe von Personen weit größerer Bedeutung, welche Eisenbahnactien stehender Capitalanlage wegen kaufen, durch die hohen Zinsen verführt, die im Ganzen dafür gezahlt werden; es würde unmöglich sein, über den Umfang des Schadens, der Tausenden plötzlich aus der Entwerthung ihres Eigenthums, in welches sie vielleicht ihr ganzes kleines Vermögen hineingesteckt haben, erwachsen kann, irgend eine Berechnung aufzustellen. Das Verzeichniß dieser Eisenbahnen habe ich anderswo zu einem andern Zwecke geliefert, und es wird kaum nöthig sein, noch einmal darauf zurück zu kommen. Wer könnte sich wohl eine Vorstellung von allen den Familien machen, die durch die Eisenbahn von Greenwich von der Zeit an, da die Actien 25 Pfd. galten, bis sie auf 5 Pfd. fielen, und nur noch eine nominale Dividende zahlten, ruiniert worden sind.

Ein Gleiches gilt von der Blackwall Compagnie seit der Zeit, daß die Actien 2 bis 3 Pfd. Prämie gaben, bis auf den gegenwärtigen Augenblick. Im letzten Jahre sind sie fast 60 Proc. in ihrem Werthe gefallen. Aber diese verderblichen Werthvermindernngen beschränken sich keineswegs auf die unglückliche Classe von Eisenbahnen; die Grand-Junction Actien wurden vor zwei bis drei Jahren zu 240 Pfd. verkauft, und zahlten 14 Proc.; jetzt stehen sie ungefähr auf 200 Pfd., und zahlen 10 Proc. Auf der anderen Seite, was ist die Folge, wenn das Gegenheil der Fall ist, wenn die Actien sehr im Werthe gestiegen sind, und durch ihren Verkauf ein Gewinn von 20, 30 oder 50 Proc. erzielt wird? Auf diese Weise wird der schlichte ehrliche Mann zu einem

ausgemachten Speculanten; „er rechnet es sich als großen Scharfsinn an, was er in der That, insoweit er selbst dabei im Spiele war, dem reinen Zufalle zu verdanken hat; das nächste Mal berechnet er die Zukunft vielleicht minder scharfsinnig, und nachdem er alle Wechsel glücklicher und unglücklicher Erfolge durchgemacht hat, kommt es mit ihm gewöhnlich zu demselben Resultate, wie mit den meisten andern Hazardspielern“ — zum Banquerott.

Ich glaube, daß nichts verderblicher und für Sittlichkeit und Betriebsamkeit eines Volkes zerstörender sein kann, als wenn man es solchen Einflüssen aussetzt; im gegenwärtigen Falle wird beständig von zwei dabei interessirten Parteien auf ein Eigenthum los operirt, das über 60 Mill. Pfd. ausmacht, und der Marktpreis desselben wird in die Höhe getrieben oder heruntergedrückt, jenachdem es dem Vortheile der mächtigern Partei zusagt. Wie viel besser würde es für diejenigen sein, die bona fide ihre Capitalien angelegt haben, wenn sie einen bestimmten Zinsbetrag von einem vergleichungsweise keinen Schwankungen unterworfenen Capitale zögen, als sich, wie jetzt, steten Gefahren auszusetzen, die einmal zu ihrem Verderben ausschlagen können.

In einem großen Handel treibenden Lande, wie das unsrige, werden speculative Umtriebe und auf die jedesmaligen Conjunctionen gegründete Finanzoperationen immer sehr weit gehen; aber die Regierung sollte es sich zum Zwecke machen, ihren nachtheiligen Einfluß, so weit als möglich, auf die Classe von Leuten zu beschränken, von denen dergleichen ursprünglich ausgeht, und sich bemühen, den ehrlichen Mann vor aller Beeinträchtigung durch die Schurkereien anderer sicher zu stellen.

Man darf nicht sagen, daß die Regierung deswegen, weil sie diese Art von Speculationen nicht ganz beseitigen kann, darum gar nichts thun sollte. Welches Uebel kann denn wohl ganz beseitigt werden? Sollten wir deswegen, weil wir die Wurzel nicht austoden können, die Zweige nicht beschneiden? Sollen wir, weil es uns nicht möglich ist, Verbrechen zu verhindern, es auch nicht bestrafen? — oder weil wir außer Stande sind, dem Hazardspiele völligen Einhalt zu thun, die Spielhäuser etwa nicht verfolgen? Die Regierung kann weiter nichts thun, als „mit derben Schlägen und gewaltiger Abschreckung“ gegen jedes Uebel dieser Art einzuschreiten, wenn sich eine Gelegenheit dazu, wie in dem gegenwärtigen Falle, darbietet.

Ich habe jetzt diese lange Reihe von Thatumständen und Zahlenangaben, von Annahmen und Beweisführungen, fast beendigt, und ich fürchte, daß die Geduld des Lesers fast erschöpft sein wird; aber meine beste Entschuldigung ist die Wichtigkeit des Gegenstandes — eines Gegenstandes, woran Jeder mehr oder weniger Antheil nehmen sollte.

Aus dem Ganzen meiner Argumentationen wird ersichtlich sein, daß ich folgende Thatfachen darzuthun gesucht, und hoffentlich erwiesen habe. —

1) Die Lage unseres Landes würde sich in moralischer, socialer und politischer Hinsicht sehr verbessern, wenn ein vergleichungsweise freier Verkehr nach jedem Theile des Königreichs so weit als irgend möglich ausgedehnt würde.

2) Es ist täglich eine gewaltige Kraft in Bewegung — von der nur zu fürchten ist, daß sie ungenutzt umkommt — die bei Weitem ausreicht, diesen

guten Zweck zu realisiren; so daß Jeder, der Lust und Belieben trägt, in unglaublich kurzer Zeit von einem Ende des Landes zum andern, von der Hauptstadt bis zum entferntesten Dorfe, zu so unbedeutenden Kosten, daß auch der geringste Handwerksmann und Tagelöhner davon Gebrauch zu machen im Stande ist, fortgeschafft werden kann.

3) Das Interesse derer, welche diese Kraft haben, besteht darin, die Anwendung derselben auf die Minderzahl zu beschränken, statt sie auf die Mehrzahl auszudehnen, und so geht das Land der mannigfaltigen Vortheile verlustig, die sonst aus einem gehörigen, nach den Bedürfnissen der Societät eingerichteten Verfahren mit derselben gezogen werden könnten.

4) Nur durch Einschreiten der Staatsgewalt kann dieser schreiende Mißbrauch, diese Verkehrung alles Rechts, die der Nation im Ganzen so nachtheilig ist, beseitigt werden.

5) Die Kraft, welche die Eisenbahneigner in Händen haben, müßte einzig und allein der Regierung anvertraut werden, die dann dem Gesetze und dem Lande für die pflichtmäßige Ausübung derselben verantwortlich wäre.

6) Würde diese Kraft auf die Regierung übertragen, so würde sie dadurch in Stand gesetzt werden, die Wohlthaten, die jetzt nur von einer Classe genossen werden, auf alle Classen auszudehnen; die reichere Classe einer schweren Besteuerung, und die ärmere einer ebenso schweren Bürde zu entheben, den Handel durch Wegschaffung der schwersten Last, die ihn daniederdrückt, zu erweitern und aufzumuntern, und die nothwendigen Lebensbedürfnisse nicht durch Verminderung des Gewinns für den Producenten, sondern der Produktionskosten im Preise herunterzubringen; und so, in politischer und commercieller Hinsicht, dem Lande durch die Eröffnung aller Hülfquellen von Reichthum, Macht und Größe, unschätzbare Wohlthaten zu erzeugen.

7) Wie groß auch diese politischen und mercantillischen Vortheile sein würden, so würden die socialen und moralischen noch viel größer sein. Die Scheidewand, die den Menschen vom Menschen trennt, würde fallen. Was an sich ein Monopol ist, und immer bleiben muß, würde, bisher ein verächtliches Behülfel des Gewinnstes, nun in das edelste Werkzeug verwandelt werden, welches die Wissenschaft jemals erfunden oder die Menschenliebe angewendet hat, das Glück der Menschheit zu befördern oder zu erhöhen. Wenn es eine Wohlthat ist, daß der Mensch in Stand gesetzt wird, in die Welt hinaus zu gehen, und die Werke seines Schöpfers zu betrachten, wenn es eine Wohlthat ist, daß der kränkliche Handwerksmann, der in der dichtbevölkerten Stadt eingesperrt ist, oder die mephitische Atmosphäre einer Fabrik, wo eine Menge Menschen zusammengedrängt arbeiten, einathmet, es nun in seiner Gewalt hat, eine kurze, der mühevollen Arbeit entzogene Zwischenzeit zur Erfrischung seiner erschöpften Körperkraft zu verwenden; wenn es eine Wohlthat ist, daß Freunde, die von einander getrennt leben, und wenn die Entfernung auch nur funfzig Meilen beträgt, doch um so weit von einander geschieden sind, als wenn der breite Wasserspiegel des Atlantischen Ozeans zwischen ihnen wogte, sich einmal wiedersehen; wenn es mit einem Worte für eine Wohlthat zu halten wäre, wenn Zeit und Raum für alle praktischen Zwecke der Communication ver-

*) Die Anleihe zur Entschädigung der Sklavenbesitzer auf den Colonien wurde 1834, 1835 und 1836 folgendermaßen contrahirt:

	Pfd. St.
3proc. Consols	11,250,000
3proc. reduced	3,750,000
3½ proc. reduced	5,170,000
Long Annuities	3,500,000
	23,670,000

nichtet würden, und der Mensch, gleichsam auf den Flügeln des Sturmes dahersiegend, im weitesten Umfange jedes Glück und jede Annehmlichkeit genieße, welche die Wohlfeilheit und Schnelligkeit dieser Art zu reisen, zu gewähren vermag; wenn dies alles Wohlthaten sind, so stehen sie dem Volke unseres Landes, wie jedes andern zu Gebote, wo Eisenbahnen eingeführt sind.

8) Die Annahme des vorgeschlagenen Planes würde gegen Niemanden Unrecht oder Schaden herbeiführen. Kein Zweig unmittelbarer Einnahme würde dadurch beeinträchtigt, manche Zweige aber mittelbar gefördert werden; und da der Plan für kein Privatinteresse nachtheilig werden, auch gegen die Vorurtheile keiner Parthei anstoßen kann, so verdient er, angenommen zu werden.

Wenn wir uns nach andern Ländern umsehen, so finden wir, daß sie uns in der Art und Weise, ihre Eisenbahnen anzulegen und zu verwalten, weit vorangeeilt sind. Von Belgien haben wir schon gesprochen; die Regierungen von Frankreich, Oesterreich, Rußland, Preußen, Holland und den Deutschen Staaten, haben sie als Unternehmungen von so entschiedener Wichtigkeit angesehen, daß sie sie entweder für den Staat anlegen ließen, oder dem Capitalisten unter der Bedingung eines sehr niedrig anzusetzenden Tarifs jede Aufmunterung gewährten. In England ist beständig ein ganz entgegengesetztes Verfahren beobachtet worden, die Regierung hat die Anlagen weder selbst gemacht, noch denen, die es gethan haben, die geringste Unterstützung oder Erleichterung zukommen lassen; und die Folge davon ist gewesen, daß den Capitalisten Millionen nicht allein durch enorme beim Parla- mente gehabte Ausgaben, sondern durch Abkauf der Concurrenz unter dem Namen von „Schadloshaltung“ abgedrungen worden sind. Der Kampf um die Brighton Bahn wird Jedem noch erinnerlich sein; es waren vier mit einander rivalisirende Compagnien, und ihre Parlamentsausgaben stiegen in einem einzigen Jahre allein auf mehr als 100,000 Pfund! Wie sie veranlaßt worden sind, ist buchstäblich von Einem, der selbst dabei theilhaftig war, geschildert worden. „Es wurden ungefähr zwanzig Anwände angestellt, an deren Spitze sechs Licentiaten und der Procurator des Königs standen; es zog ein Bataillon von zwanzig ausgezeichneten Advocaten auf, flankirt durch eine ganze Brigade von Parlamentsagenten und eine lange Schlachtlinie von Feldmessern und Ingenieuren, deren Hauptgeschäft zu sein schien, einander zu widersprechen, wobei die Juristen halfen und assistirten, und ins Häusliche lachten.“ Dies ist nur ein Gegenstück zu dem, was auf jeder Bahn mehr oder weniger Statt fand. Wie viele Millionen würden damals den Actionairs und jetzt dem Publikum erspart worden sein, wenn die Regierung die besten Linien ausgesucht, und sie durch öffentliche Concurrenz derjenigen Compagnie gegeben hätte, die sich dazu anheischig gemacht haben würde, Güter und Passagiere zu den niedrigsten Preisen zu transportiren. Man muß indessen zugeben, daß die Regierung mit vollkommener Billigkeit zwischen allen Partheien verfuhr; wenn sie es zuließ, daß der Capitalist gerupft wurde, so konnte sie sich auch ohne Anschein von Ungerechtigkeit nicht einmischen, und ihn, wie ihm die Macht dazu theilhaftig worden war, nicht daran verhindern, mit andern dasselbe zu thun, was mit ihm geschehen war;

und ihm Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, er hat auch nicht gesäumt, seine Macht zu gebrauchen, und er zahlt jetzt der Societät die ihm ursprünglich erwiesenen Begünstigungen mit reichlichen Zinsen zurück.

Ist es aber nicht empörend, daß in einem Lande, wie das unsrige, das sich der Freistimmigkeit seiner Institutionen, und der Verantwortlichkeit rühmt, welche daselbst in jedem Verwaltungszweige, zu Hause, oder außerhalb, seiner fremden Provinzen oder den Colonieen, oder der Nation selbst, oder einzelnen Kirchspielen angehört, auf denen, die mit der Administration beauftragt sind, haftet, in einem Lande, wo in dieser Hinsicht der erste Minister der Krone mit dem Straßenvogte auf gleichen Fuß gestellt ist; — ist es nicht empörend, sage ich, daß da vierzig bis sechzig selbst erwählte Collegen, die nur ihren Actionairs verantwortlich sind, die Macht haben, das Publikum ad libitum zu besteuern, und die mit der Steigerung ihrer Forderungen nur dann inne halten, wenn sie bis zu dem Punkte gelangt sind, wo es aufhört vortheilhaft für sie zu sein — deren Verpflichtung gegen ihre Constituenten sie zu einem solchen Verfahren nöthigt, — daß sie jeden möglichen Schilling auf jede mögliche Weise zu erpressen suchen, wie verderblich auch ein solches Treiben für das wichtigste Interesse der Nation, und wenn auch der Reisende, wie man fast sagen könnte, im eigentlichen Verstande genöthigt ist, 1700 Meilen Eisenbahnen wie Spießruthen zu laufen, durch das Eigenthum von fünfzig verschiedenen Partheien, allen den Launen und Grillen, Gesetzen und Nebenvorschriften, Einrichtungen und Unkosten Preis gegeben, denen funfzigmal 12 bis 24 hochansehnliche alte Herren, ihres eignen Vortheils wegen sie unterwerfen, für gut finden?

Der Betrag des Eisenbahnverkehrs für 1844 kann angeschlagen werden auf	6,000,000*)
Ein Sechstel dieses Betrages würde sein	1,000,000
	5,000,000

Derjenige Theil des Publikums, der sich jetzt der Eisenbahnen bedient, würde bis zu solchem Betrage von der Besteuerung befreit werden; wenigstens würde er sich auf 5,000,000 Pfd. belaufen.

Für die neue Classe von Eisenbahnpassagieren, welche der von mir in Vorschlag gebrachte Plan ins Dasein rufen würde, wäre es eine reine Unmöglichkeit, ich will nicht sagen, was der ärmeren Classe durch die hohen Preise aus der Tasche gezogen worden ist — denn so viel war ja nicht darin — sondern das vielmehr nach Zahlen zu berechnen, was sie an Zeit, Gesundheit, Betriebsamkeit und Annehmlichkeit eingebüßt haben, da sie genöthigt gewesen sind, kostbare Stunden aufzuopfern, wo Minuten hingereicht haben würden; da ihnen das Mittel abging, ihre Gesundheit auf die herrlichste Weise, die es geben kann, von Neuem zu stärken; da es ihnen unmöglich gemacht worden ist, einen Markt für ihre Arbeit zu suchen, wenn sie zu Hause gar keinen, oder doch anderswo einen bessern hatten; und da sie in

*) Die Parlamentsbudgets sind für 1842 noch nicht vollständig erschienen, es kann dies daher nur als präsumtiver Anschlag betrachtet werden, die Fahrpreise zu einem Drittel der gegenwärtigen Taxe gerechnet; aber eine weit größere Herabsetzung der Fahrpreise ließe sich noch einführen. Siehe Anhang Nr. 1.

dieser Hinsicht alle diejenigen geselligen Vergnügungen und Annehmlichkeiten verloren haben, die sie bei einem bessern System hätten genießen können? Das ist der Besteuerungsdruck, dessen sie überhoben sein würden; mag ein geschickter Rechner herausbringen, wie hoch sich das alles belaufen kann.

Ich zweifle nicht daran, daß viele sagen werden, es würde baarer Unfuss sein, eine Frage solcher Art discutiren zu wollen, wie es auch von Seiten der Regierung Schwärmerei sein würde, sich auf dergleichen Betrachtungen einzulassen. Wenn die Grundsätze, denen ich das Wort geredet habe, richtig sind; wenn, was ich als factisch angegeben, wirklich factisch ist; wenn ich ehrliche und rechtmäßige Folgerungen daraus abgeleitet habe, so ist keiner zu der Voraussetzung berechtigt, daß die Regierung den Gegenstand nicht untersuchen würde. Wenn ich dagegen die Sache aus einem falschen Gesichtspunkte aufgefaßt haben sollte, und wenn mein Plan ein Phantom, wenn, was ich als Thatsache vorbringe, Irrthum, und einen Satz zu beweisen, untauglich ist, so verdient der gemachte Vorschlag von der Regierung eben so wenig, wie von irgend einer andern Parthei, beachtet zu werden.

Es ist aber zu hoffen, daß der entworfene Plan einer Eisenbahnreform nützlich, ausführbar und gerecht sein wird; auf alle Fälle ist es gewiß ein Gegenstand, der Untersuchung verdient, und wenn dadurch ein bedeutender Vortheil erzielt werden kann, so hat es nie eine Zeit gegeben, wo mehr daran gelegen gewesen wäre.

Mit diesem Systeme, das ich vorgeschlagen habe, eine hinreichende Probe zu machen, um die Verdienstlichkeit desselben aus der Erfahrung kennen zu lernen, würde nicht besonders schwierig oder kostspielig sein. Man könnte mit einer Eisenbahn anfangen, z. B. mit der von Blackwall; die Directoren würden sich ohne Zweifel bereitwillig finden lassen, jede billige Verabredung mit der Regierung zu treffen, daß die Fahrpreise für die erste Classe 2 Pence, für die zweite 1 Penny wären. Es ist sehr die Frage, ob dabei irgend ein Ausfall in der Einnahme stattfinden würde; wenn aber die Herabsetzung nicht mehr als ein Drittel der gegenwärtigen Einnahme beträgt, so habe ich eine Berechnung auf richtige Data gebaut, da die Differenz durch die verminderte Prämie ausgeglichen werden würde.

Wenn es sich findet, daß die Leute auf dieser Eisenbahn für ein Drittel des gegenwärtig zu zahlenden Preises reisen können, daß Niemand in Folge der Veränderung verliert sondern Jedermann gewinnt, so versuche man es noch mit einer andern; etwa der von Liverpool und Manchester; man eröffne diese Bahn wirklich dem Publikum, welches noch gar nicht geschehen ist, ausgenommen auf die Weise, wie man es von der „London-Tavern“ sagen kann — man setze die Fahrpreise für die Züge erster Classe zu 1 Sch. 3 Pce. und zu 10 Pce. an, und für die Züge zweiter Classe zu 6 Pce. und 4 Pce.; wenn dann das zweite Experiment gelungen ist, so könnte zuletzt noch eins mit der London-Birminghamer Eisenbahn gemacht werden.

Aber, gesetzt, der Versuch wäre im ersten Falle fehlgeschlagen — jenes Verhältniß in Beziehung auf die Abhängigkeit der Consumtion von dem Preise, welches ich behauptet habe, fände nicht Statt; und gesetzt, wenn sich auch in einer Woche auf der Eisenbahn von Blackwall durch Herabsetzung der

Fahrpreise von 8 und 6 Pce. auf 6 und 4 Pce., die Anzahl der Reisenden in mehr als umgekehrtem Verhältnisse zu der Preisverminderung, nemlich von 23,330 bis auf 39,902 vermehrte, so ginge es doch mit der Vermehrung nicht weiter fort, weil man entdeckt hätte, daß die Passagiere ein besonderes Benehmen für 6 und 4 Pce., anstatt 2 und 1 Pce. hätten. Gesezt, dies alles verhielte sich auch so — so ist es doch ein Versuch, der so wenig kosten, und von so wohlthätigen und wichtigen Resultaten für die Societät begleitet sein würde, wenn er gelingen sollte, daß meiner Meinung nach selbst im Falle eines Fehlschlagens, und wenn das Geld auch im Anschlage als „verloren“ erschiene, der Geist der Sparsamkeit selbst, wie er durch das ehrenwerthe Mitglied für Montrose personificirt wird, die Sache mit einem beifälligen Lächeln durch das Haus passieren, und auf den verunglimpfenden Zusatz eine Thräne fallen lassen würde, das Wort auf ewig auszulöschen!

Ich habe diese Maßregel nicht bloß als eine statthafte, sondern als eine vertheidigt, die dem Vaterlande eine unmittelbare Besteuerung von wenigstens fünf Millionen Pfund abnehmen, und durch vermehrte Erleichterung aller Art von Transport durch das ganze Königreich Handel und Wandel von Neuem anspornen würde. Ich bin überzeugt mich keineswegs dem Vorwurf ausgesetzt zu haben, als ob ich diesem Gegenstande eine unpassende Wichtigkeit beigemessen, oder ihn so behandelt hätte, als ob ich die Annahme des von mir vorgeschlagenen für eine Panacee für alle Gebrechen des Landes hielte; die Maßregel würde von bedeutendem Nutzen sein, und das genügt. Die Gesetzgebung hat ihre Unmöglichkeiten eben so wohl, wie ihre Möglichkeiten, und zu den erstern gehört die Erhaltung eines allgemeinen Wohlfseins; wenn es die Gesetzgebung erst dahin gebracht haben wird, daß sie die Grundte bestimmen, und die Erde zwingen kann, zu rechter Zeit reichen Gewinn zu liefern, dann, aber eher nicht, können wir allgemein gleichförmiges Wohlsein erwarten.

Der vorigen Administration verdankt unser Land die Reform des Postwesens; diese fand aber zu lange Widerspruch, und wurde am Ende gar zu sehr *contre coeur* bewilligt, als daß sie für diejenigen, von welchen sie gegeben ward, von politischem Nutzen hätte sein können. Sie wurde der Regierung von dem Lande aufgedrungen, und durch eine Mehrheit im Hause der Gemeinen, worin eben so wohl die Vertheidiger als die Widersacher derselben saßen; aber die Tage derer, die diese Wohlthat bewilligten, waren damals gezählt, und ihre Laufbahn beinahe geadigt; und ihr Entschluß, die Maßregel durchgehen zu lassen, wurde, wie ungerecht die Beschuldigung auch gewesen sein mag, mehr als ein Mittel betrachtet, ihr sinkendes Glück zu stützen, als dem Lande einen Nutzen zu stiften. Es findet keine Ähnlichkeit zwischen der Lage der vorigen Administration und der gegenwärtigen Statt — sie befinden sich unter himmelweit verschiedenen Umständen; und eine Regierung, die den moralischen Muth gehabt hat, die gehässigste und die widrigsten Angebereien herbeiführende Auflage einzuführen, könnte nicht zugleich beschuldigt werden, durch eine Veranfassung, die meiner innigen Ueberzeugung nach die größte Wohlthat für das Land sein würde, um die Gunst des Volks gebuhlt zu haben.

Daß die Welt weit und breit von den verbesserten oder vielmehr ganz neu erfundenen Erleichterungen der Locomotion! die größten Vortheile einerndten würde, kann von Niemandem bezweifelt werden.

Diese Erleichterungen sind das Mittel, wodurch die entferntesten Provinzen mit ihren Hauptstädten eng verbunden werden, und nicht dies allein, sondern sie dienen auch dazu, die Barrieren niederzureißen, die eine Nation von der andern trennen, indem sie die Hauptstadt des einen Landes mit der des andern in Berührung bringen, und so auf dem schnellsten Wege zu einem der großen Hauptzwecke des menschlichen Daseins, — zur Kenntniß unserer Mitmenschen, führen. Und also verhält es sich auch, diese beiden gewaltigen Kunstmeister der Civilisation und Wissenschaft, die Dampfmaschine und die Eisenbahn, brechen sich Tag für Tag neue Wege, und dringen in fast ganz unbekannte Gegenden vor; auf keine Hemisphäre beschränkt, und in jedem Boden heimisch, unbekümmert unter welcher Regierung sie weilen, eilen sie vorwärts mit Riesenschritten, durch die wilden Forsten von Amerika und über die öden Steppen Rußlands, die romantischen Ufer des Rheins entlang und an den fruchtbaren Ebenen der Lombardei hin; und in demselben Verhältnisse, wie der weise Plan der Vorsehung immer besser erkannt wird, daß sich alle nur als Mitglieder einer großen Familie betrachten sollen, in demselben Verhältnisse müssen wir alle unsere Kräfte aufbieten, um die Anwendung derjenigen Mittel immer weiter zu verbreiten, die dazu bestimmt zu sein scheinen, diesen großen Endzweck zu erreichen.

Noch andere Betrachtungen hängen mit diesem Gegenstande zusammen, die ich hier nur anzudeuten brauche. Daß Kenntniß und Wissenschaft weiter ausgebreitet, Religion und Sittlichkeit befördert werden würde, wenn so die Leichtigkeit der Communication mit denjenigen Theilen des Landes, die einer solchen Beredlung am Meisten bedürfen, zunähme, kann schwerlich irgend ein des Nachdenkens Fähiger bezweifeln. Die dem neulich mit der Untersuchung des Zustandes der Kinder in den Manufaktur- und Bergwerksdistricten beauftragten Parlamentsausschüsse vorgelegten Beweisstücke enthalten ein bedauerungswürdiges Gemälde von der Unsittlichkeit und Unwissenheit, die in einigen der am dichtesten bevölkerten Districte vorherrscht. Der Einfluß den eine vergleichungsweise freie Communication aller Erwartung nach auf die Hinwegräumung dieser Uebelstände ausüben würde, wird sich nicht besser beschreiben lassen, als mit den Worten eines ausgezeichneten Staatsmannes, — eines Mannes, der mehr dazu im Stande ist, seine eignen Ansichten und Gesinnungen über diesen Punkt zu verwirklichen als irgend sonst einer auf der Welt. „Die Dampfmaschine und die Eisenbahn,“ sagte er bei einer wichtigen Gelegenheit, „erleichtern nicht allein den Transport der Waaren von einem Theile des Landes zum andern; sie thuen noch mehr; sie knüpfen einen Tauschverkehr zwischen Geist und Geist, und erzeugen eine Nachfrage nach Kenntniß, verbreiten das Verlangen danach in alle Ecken und Enden dieses Reichs, und tragen ebenso kräftig zur Ausbildung der intellectuellen Fähigkeiten des Landes bei, wie sie die physischen zu immer vollkommenerer Wirksamkeit entwickeln.“

Resumé.

Für diejenigen, die keine Zeit oder keine Lust haben, die vorhergehenden Blätter zu lesen, und die statistischen Details zu untersuchen, welche zum Besetze angeführt worden sind, wie sehr eine große Veränderung in unserem Eisenbahnsysteme Noth thut, wird es vielleicht nicht unpassend sein, ein Resumé über die Beweisführungen und Facta zu liefern, die von mir vorgebracht worden sind, den Nutzen und die Ausführbarkeit der von mir angegebenen Veränderungen, wenn sie ins Leben träten, darzuthun.

Die Nothwendigkeit, die Principien, worauf unser Eisenbahnsystem beruht, und die Verfahrensart, womit es ausgeführt wird, zu untersuchen, habe ich aus dem Vorhandensein mannigfaltiger Uebelstände und Mißbräuche zu beweisen gesucht, welche, wie ich behaupte, so notorisch sind, daß wenig mehr nöthig ist, als nur eben darauf hinzuweisen. Die folgenden habe ich besonders herausgehoben:

1) Die übermäßig hohen Fahrpreise, die man auf den meisten großen Eisenbahnlunien in unsrem Lande angezeht hat, im Vergleiche mit denen auf den Bahnen des festen Landes, besonders in Belgien, indem dort die Preise um zwei Drittel geringer sind, als bei uns.

2) Die gesegwidrigen und wuchermäßigen Geldschneidereien, die sich manche Compagnieen zu erlauben pflegen, in der Ueberzeugung, es ungestraft thun zu dürfen.

3) Daß die Societät der wenigen Vorrechte beraubt wird, wovon die Gesetzgeber wollten, daß sie sie besitzen sollte; indem die Directoren der Eisenbahnen in ihrem Widerstreben gegen die ausgemachten Rechtsansprüche, zu kostspieligen Proceffen ihre Zuflucht nahmen, und selbst nachdem gegen sie erkannt worden ist, damit immer noch fortfahren, um ihre Gegner in verderbliche Rechtskämpfe zu verwickeln, und so andere davon abzuschrecken, mit ihren Ansprüchen gegen sie aufzutreten.

4) Die Nachtheile und Verdrießlichkeiten, die das Publikum zu erdulden hat, wenn feindliche Compagnieen verschiedene mit einander zusammenhängende Eisenbahnlunien besitzen.

5) Die schädlichen Folgen, die für das allgemeine Interesse daraus entstehen, wenn so gelegene Compagnieen einen geheimen Vertrag schließen, hohe Preise aufrecht zu erhalten.

6) Die höchst verderblichen Folgen unseres Systems für die ärmeren Classen in diesem Lande, und die Nothwendigkeit, in welche sie versetzt sind, auf fast alle die mannichfaltigen Vortheile gänzlich zu verzichten, welche die Anlage der Eisenbahnen ihnen zu verschaffen geeignet ist, werden mit ziemlicher Ausführlichkeit verhandelt; — die Fahrpreise, die in vielen Fällen so hoch sind, daß sie einem völligen Verbote der Benugung gleich kommen — die schmäbliche Behandlung, der die Passagiere unterworfen sind — der förmlich organisirte Plan, sie mit Gewalt in die Wagen besserer Classe zu treiben — die geflissentlichste Auswahl der unbequemsten Abfahrtsstunden, und der ihnen häufig verursachte längere Aufenthalt auf der Reise, nebst den Folgen solcher Verfahrensweise, wie sie sich aus den statistischen Documenten ergeben; alle diese Punkte werden des Breiteren auseinandergesezt.

Nachdem es so bewiesen, oder als bewiesen an-

genommen ist, daß eine große Veränderung eintreten muß — daß das Land die Wohlthaten von der Gründung der Eisenbahnen nicht wirklich erndtet, die sie ihm zu gewähren im Stande sind, wird das Uebel bis zu seinem ursprünglichen Quell verfolgt; nemlich dem Umstande, daß der Staat Privatpersonen zu ihrem individuellen Nutzen die gänzliche Beaufsichtigung und Verwaltung dieser großen Canäle socialer Communication überlassen hat.

Die völlige Unwahrscheinlichkeit, daß je eine Veränderung in der Verwaltung der Eisenbahnen, wovon das Publikum irgend einen Nutzen hätte, eintreten kann, wird aus den zwei wichtigen Thatsachen abgeleitet, die vor einem Ausschusse des Hauses der Gemeinen vor einigen Jahren erwiesen wurden, ohne daß irgend ein Versuch gemacht wäre, ihnen zu widersprechen.

1) Daß es die Eisenbahncompagnien im Allgemeinen unvortheilhaft finden, Passagiere zu sehr niedrigen Preisen zu befördern; denn, obgleich eine große Zunahme der Anzahlen die Folge davon ist, so ist dieselbe doch nicht groß genug, um den Ausfall, der durch Herabsetzung der Fahrpreise entsteht, aufzuwiegen.

2) Daß Eisenbahncompagnien, wenn sie ihre Concurrenten von der Straße vertreiben, und so aller Rivalität entledigt sind, die Fahrpreise bis auf den höchsten Satz steigern. Die London und Brighton Compagnie ist das neueste Beispiel dieses Systems; aber sie überschritten die billigen Grenzen dermaßen, daß mehrere Postkutschen wieder zu fahren anfangen, bis die Preise heruntergesetzt wurden.

Ich habe daher behauptet, weil man findet, daß vergleichungsweise hohe Preise am Meisten rentiren, und sie daher auf den einträglichsten Eisenbahnen zu haben pflegt, so sei keine Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß man sie je heruntersetze, oder daß irgend eine der bisher befolgten Maßregeln, die darauf abzielen, den verschiedenen Compagnien eine größere Einnahme zu verschaffen, eingestellt werden wird.

Die Schwierigkeit der Behandlung dieses Gegenstandes wird dann berücksichtigt. Es wird bemerkt, daß, weil ein Contract zwischen der höchsten Staatsbehörde und den Eisenbahneignern geschlossen sei, kein Schritt gethan werden könne, wodurch die Letzteren beeinträchtigt würden. — Daß es dem Parlamente unmöglich sei, Verfügungen in Beziehung auf ihr Eigenthum zu treffen, deren Wirkung die Schmälerung ihres Gewinnes wäre, ohne gehörige Schadloshaltung zu leisten; aber zu gleicher Zeit wird behauptet, daß die Staatsgewalt ein vollkommenes Recht habe, mit dem Eisenbahneigenthum ebenso zu schalten und zu walten, wie mit jedem andern, unter der Voraussetzung, daß es die Wohlfahrt des Staates heischt.

Die Art, wie die Eisenbahnen in unserem Lande verwaltet werden, ist mit ziemlicher Ausführlichkeit angegeben, und mit der zusammengestellt worden, die bei einem abgeänderten Systeme stattfinden könnte — bei einem solchen, wo eine Nützlichkeit derselben gänzlich dem allgemeinen Besten untergeordnet wäre. Es wird behauptet, daß bei dem gegenwärtigen Systeme, weil der größte Gewinn der Actionairs das einzige Augenmerk derer ist, die die Eisenbahnen zu verwalten haben, die Convenienz des Publikums nur in so weit zu Rathe

gezogen wird, als es zur Erreichung dieser Absicht dienen kann.

Zum Beweise, von welcher Ausdehnung der Nutzen sei, den die Eisenbahnen der Societät stiften können, wird die Aufmerksamkeit besonders auf zwei Punkte hingeworfen.

- 1) Die fast unbegrenzte Tauglichkeit der Eisenbahnen zu allen Zwecken der Fortschaffung.
- 2) Die arge Verschwendung von locomotiver Kraft bei Beförderung von Passagieren und Waaren.

Die Wahrheit des ersten Satzes ist so ausgemacht, daß wenig mehr geschehen ist, als die Aufmerksamkeit darauf, als eine allgemein bekannte Thatsache, hinzuleiten; aber der zweite wird in ziemlicher Ausführlichkeit besprochen, und eine große Mannichfaltigkeit von statistischen und urkundlichen Beweisen aufgeführt, um darzuthun, daß die jetzt im täglichen Gebrauche befindliche Locomotivkraft völlig hinreichend ist, zehnmal so viel, als gegenwärtig zu leisten, — daß also neun Zehntel davon unnütz verschwendet werden. Ich habe zu zeigen versucht, daß, wenn die Fahrpreise so tief heruntergesetzt würden, daß sich die Anzahl der Passagiere verdreifachen würde, dennoch die Gesamtausgabe nur unbedeutend vermehrt werden würde; und ich habe mich auf mehrere Eisenbahn-Compagnien berufen, die ihre Fahrpreise sehr tief heruntergesetzt, und in Folge dessen ihre vorige Passagierzahl beinahe verdreifacht haben, ohne dadurch ihre Ausgaben im Mindesten zu vermehren; um indessen jeden Streit über diesen Punkt zu vermeiden, habe ich angenommen, daß durch eine so große Zunahme an Passagieren 25 Proc. außerordentlicher Ausgaben veranlaßt werden würden.

Ehe ich die Art und Weise bespreche, wie von Seiten der Regierung mit den Eisenbahneignern verfahren werden könnte, ist der Werth ihres Eigenthums so genau als möglich abgeschätzt, und in zwei Classen, die guten und die schlechten, eingetheilt worden, d. h. solche, die gut, und solche, die schlecht rentirt haben — indem die ersteren ihren Actionairs ungefähr 6 Pfd. 6 Sch. jährlich von ihrem eingelegten Capitale zahlen, und die letzteren ungefähr 3 Proc.

Dreierlei Arten, mit den Compagnien zu verfahren, sind von mir discutirt worden: —

- 1) Wenn man sie nöthigte, einen gleichförmigen Tarif anzunehmen — z. B. ein Drittel von den jetzigen Ansätzen, wobei sie dann am Ende einer bestimmten Reihe von Jahren für jeden Verlust, den sie erlitten haben könnten, entschädigt würden.
- 2) Wenn die Regierung sich dazu verstände, den Compagnien jährlich eine gewisse bestimmte Summe ausbezahlen, indem die Veränderung auf die Gefahr der Compagnien ins Werk gerichtet würde.
- 3) Wenn die Regierung das ganze Eisenbahneigenthum im Königreiche zu den currenten Preisen ankaufte.

Nachdem auf die Schwierigkeiten und Nachteile aufmerksam gemacht worden ist, die mit dem ersten und zweiten Plane verbunden sind, wird der dritte als der ausführbarste anheimgegeben, und die Art, wie er nach meinem Vorschlage ausgeführt werden könnte, ist ziemlich weitläufig auseinandergesetzt worden. Der Umriss der Untersuchung kommt auf Folgendes hinaus: —

Der abgeschätzte Werth des Eisenbahneigen-

thums beträgt ungefähr 63,600,000 Pfd.; der Werth der ersten Classe macht 48,000,000, und trägt jährlich nach den gegenwärtigen currenten Actienpreisen 5 Proc. ein, und der der zweiten Classe ist 15,000,000, wovon sich in runden Zahlen nicht mehr als 4 Proc. auf ihre Actienangaben ergeben, deren Preise in vielen Fällen bloß nominal sind, da es klar am Tage liegt, daß man kein schlechtes Eigenthum zu nur 4 Proc. kaufen würde, wenn gutes zu haben wäre, das 5 Proc. rentirte.

Es wird in Vorschlag gebracht, daß der Staat das Ganze dieses Eigenthums zum currenten Actienpreise kaufen solle, indem er die gegenwärtigen Inhaber in 3 Proc. Consols bezahlt, auf so liberalen Fuß, daß es nicht allein für die jetzigen Inhaber ein guter Fund sein, sondern auch die Regierung der Nothwendigkeit überhoben würde, zu einer Anleihe ihre Zuflucht zu nehmen.

Zur Belehrung des nicht merkantillischen Lesers, der sehr natürlich fragen würde, wo die 63,000,000 Pfund herkommen sollten, und vielleicht meinen könnte, es fände irgend ein notwendiger Zusammenhang zwischen „Kauf und Bezahlung“ Statt, wird einige Nachricht über unser Finanzsystem ertheilt; es wird erklärt, daß die Regierung in gegenwärtigem Falle bloß eine bestimmte jährliche Zahlung an die gegenwärtigen Actieninhaber, oder diejenigen, zu deren Gunsten sie über ihren Antheil verfügen würden, garantiren, und das Eigenthum selbst hinnehmen würde, um damit zu verfahren, wie es das Wohl des Staates erforderlich machte.

Der Unterschied zwischen dem jährlichen Betrage, den die Signer der Eisenbahnen jetzt erhalten, und dem, der von der Regierung in Dividenden nach Ergebniss der zum Ankaufe nöthigen Consols bezahlt werden würde, dürfte fast eine Million Pfund sein. Es wird gezeigt, daß ein vergleichungsweise keinen Schwankungen ausgesetztes Capital und bestimmte Zinsen, wie sie von der Regierung gesichert werden — z. B. in den Fonds, wo die Interessen wenig mehr, als 3 Proc. betragen, in öffentlicher Geltung einem schwankenden Capitale und durchschnittlich zu 5 Proc. zu berechnenden Interessen völlig gleich steht. Der Unterschied zwischen dem, was die Signer jetzt beziehen, und dem, was von der Regierung gezahlt werden würde, müßte dann für das Einkommen einen reinen Gewinn von einer Million Pfd. hervorbringen, wenn Gebühren und Preise auf gegenwärtigem Fuß stehen blieben.

Es wird darauf angetragen, daß, wenn die Regierung alles Eisenbahneigenthum im Königreiche zu sich genommen hätte, eine gleichförmige Tare für Fahrpreise und Kostenansätze bestimmt werden sollte, die durchschnittlich ein Sechstel der gegenwärtigen Ansätze nicht übersteigen dürfte. Der in Antrag gestellte Tarif ist folgender:

Mailpaf. 2 Pce. d. Meile, zu 35 Meil. d. St. fahrend.	
1. Cl. 2 Meil. f. 1 Pce. "	} zu 25 " " "
2. Cl. 3 Meil. f. 1 Pce. "	
3. Cl. 6 Meil. f. 1 Pce. "	} zu 15 " " "
4. Cl. 8 Meil. f. 1 Pce. "	

Waaren, Vieh, Ackerbauerzeugnisse u. zu einem Sechstel der gegenwärtigen Preise.

Einige von den guten Wirkungen dieser vorgeschlagenen Veränderungen werden dann nachgewiesen.

- 1) Der große Antrieb zu Handel und Verkehr, der mit der Heruntersetzung der Transportkosten um zwei Drittel verbunden ist.
- 2) Preiserniedrigung der nothwendigsten Lebensbedürfnisse.
- 3) Ersparung von 5 Millionen Pfund für das Publikum, an unmittelbarer Besteuerung, nichts von dem zu sagen, was an mittelbarer Steuer erspart werden würde.
- 4) Die Regierung wird in Stand gesetzt, Herrn Rowland Hill's Plan einer Postreform vollkommen durchzuführen, da die Versendung der Briefeisen kostenfrei geschehen würde.
- 5) Die Wohlthat, die dadurch sehr armen Individuen zu Theile werden würde, und die Ersparung für die Armencafien bei freiem Transporte der Armen.
- 6) Die Ersparung für das Land bei Versendung von Truppen, Kriegs- und Marinebedürfnissen, Silberbarren u. s. w.
- 7) Beförderung des Gesamtwohls aller Classen, der Reichen wie der Armen, indem sie dadurch in Stand gesetzt werden, zu jedem Zwecke, sei es der Gesundheit, oder des Geschäftsbetriebs, oder des Vergnügens, aller der Vortheile zu genießen, welche ein vergleichungsweise freier Verkehr durch das ganze Land zu gewähren vermag.

Sodann folgen statistische Berechnungen, um zu zeigen, was sich für Resultate, aus finanziellem Gesichtspunkte betrachtet, daraus ergeben könnten.

Aus den Rechnungsberichten zweier Eisenbahnen, — der von Glasgow und Greenock, und der von Dublin und Kingstown — deren Signer eine sehr niedrige Tare von Fahrpreisen angenommen haben, wird bewiesen, daß die Zunahme an Passagierzahl die Heruntersetzung der Preise mehr als ausgeglichen hat.

Die Glasgow und Greenock Eisenbahn ist 22½ Meile lang, und die Fahrpreise wurden v. J. um zwei Drittel heruntergesetzt oder, was ziemlich auf Eins herauskommt, die Passagiere wurden in den Stand gesetzt, zu einem Drittel des frühern niedrigsten Preises zu reisen — das Resultat war, daß sich die Anzahl der Passagiere im Laufe weniger Wochen von 12000 bis auf 33000 vermehrte, und die Compagnie gewann bedeutend durch die Veränderung: — Der Preis für die ganze Entfernung betrug nur 6 Pence; aber nachher wurde er verdoppelt, um ein halbes Procent zu gewinnen.

Die Wirkungen des auf der Dublin und Kingstown Eisenbahn angenommenen Systems, werden als ein schlagender Beweis von der Sicherheit angeführt, womit die Regierung in finanzieller Rücksicht eine große Verminderung der Preise vornehmen könnte. Die Directoren dieser Compagnie setzten ihre Fahrpreise vor ungefähr zwei Jahren auf eine so niedrige Tare herunter, daß eine Passagierclassen wirklich für einen halben Pfennig die Meile gefahren wird, und die Umstände der Compagnie haben sich durch diese Veränderung so gebessert, daß die Actien, die vorher zu 18 Proc. Discount standen, jetzt zu 16 Proc. Prämie stehen.

Ich habe die Aufmerksamkeit besonders auf die wichtige Thatsache zu leiten gesucht, daß bei diesen beiden Compagnieen — den zwei einzigen im Königreiche, welche sehr niedrige Fahrpreise angenommen haben, — gar keine Vermehrung in der Ausgabe aus der Veränderung entstanden ist, ob sich

gleich auf der Dublin und Kingstown Bahn die Anzahl der Passagiere im letzten Jahre bis über 400,000 vermehrt hatte.

Es wird indessen offen eingestanden, daß die Annahme des vorgeschlagenen Preistarifs auf der überwiegenden Mehrzahl der Eisenbahnen eine bedeutende Verminderung in der Gesamteinnahme, auf einigen Eisenbahnen vielleicht um nicht weniger als ein Drittel verursachen könnte; aber ich habe mich zu zeigen bemüht, daß der Vortheil, den die Regierung anderweitig daraus ziehen würde, nemlich der Unterschied zwischen dem jetzt von den Eisenbahneignern erhobenen Betrage und der Summe, welche von der Regierung an Dividenden bezahlt werden würde, den Ausfall ohnehin vollkommen decken müßte.

Man wird also sehen, daß die Ausführbarkeit des vorgeschlagenen Planes einer Eisenbahnreform auf vier, von einander getrennten Sägen beruht.

- 1) Die Kraftverschwendung auf den Eisenbahnen könnte mit vergleichungsweise geringen Kosten nützlich verwandt werden.
- 2) Diese Kraftverschwendung würde, wenn man sie durch große Ermäßigung der Preise zu wirklicher Anwendung brächte, für das Land sehr wohlthätig werden.
- 3) Die große Zunahme an Passagieren würde den aus den niedrigen Preisen entstehenden Ausfall in bedeutendem Umfange wieder gut machen.
- 4) Der Credit der Regierung würde sie in Stand setzen, ohne Kosten für das Land, den Plan vollkommen in Ausführung zu bringen.

Dieses Resumé wird für den Leser hinreichen, sich eine allgemeine Vorstellung von dem vorgeschlagenen Plane und von den Resultaten zu machen, auf welche man bei der Annahme desselben rechnen könnte.

Betrachtungen über das Unglück auf der Eisenbahn bei Vicux-Dieu.

Von

F. v. Malinowski I.

Das beklagenswerthe Ereigniß auf der Mechelner Eisenbahn bietet uns abermals Stoff zu Betrachtungen über die Entstehung jenes Unglücks dar, und fordert uns dringend auf, zu erwägen, ob nicht eine Nußanwendung daraus für uns zu machen sein möchte.

Leider läßt sich aus den Berichten über jenen Vorfall nicht behaupten, er sei nur in Folge von Dienstverfehen eingetreten, und habe bei Vermeidung derselben abgewendet werden können. Wenn er daher auch als ein Verhängniß angesehen werden muß, gegen welches alle menschliche Vorsicht zu Schanden wird, so läßt sich doch andererseits nicht leugnen, daß gewisse Mängel dabei in Betracht kommen, die hier wie dort zu einem ernstern Nachdenken über ihre Beseitigung mahnen.

Bleibt man zunächst bei dem vorliegenden Fall stehen, so treten uns zwei Umstände entgegen, welche jener Katastrophe einen so bedeutungsvollen Charakter geben: das Brechen einer Achse, und der Umstand, daß letzteres an einer Stelle erfolgte, wo Erd-

wagen neben der Bahn aufgestellt waren. Zwar wird uns gesagt, daß Achsenbrüche selten traurige Folgen nach sich ziehen, da dort seit 1835 mehr als 80 Achsen gebrochen seien (also durchschnittlich alle 6 Wochen mindestens eine); allein wenn wirklich unter achtzig, ja unter tausend Achsenbrüchen auch nur einer ein solches Unglück herbeiführte, so ist das gewiß viel zu viel, als daß sich mit Gleichgültigkeit über die stets möglichen Folgen eines solchen Vorfalles hinwegsehen ließe. Es ist wahr, auch in Deutschland sind dergleichen Brüche nichts Seltenes; aber daß wir bisher von größerm Unglück verschont geblieben sind, hebt keineswegs das Bedenkliche eines solchen Bruches auf, da unstreitig die meisten Unfälle auf Eisenbahnen, die, wenn sie sich auch nur auf Beschädigungen an den Fahrzeugen oder dergleichen beschränkten, immer Unfälle bleiben, eben dadurch herbeigeführt worden sind, wie aufs Neue die Nachricht von dem Vorfall bei Zemmappes bestätigen zu wollen scheint.

Was die Erdwagen betrifft, so dürften sie keineswegs Veranlassung zu einem Vorwurf wegen Verabfäumung der gewöhnlichen Vorsichtsmaßregeln darbieten. Denn wenn man auch für die Folge bestimmen wollte, daß nie wieder Gegenstände irgend welcher Art an der Bahn stehen bleiben sollten, so würde es doch unmöglich sein, Alles zu entfernen, was zu ähnlichen Fällen Veranlassung geben könnte. Abgesehen von den baulichen Gegenständen, die sich in reichlicher Anzahl an jeder Bahn vorfinden, dürfte dann auch nirgends mehr ein zweites Gleis vorhanden sein, da hier zwei Züge hart an einander vorüberfahren. Von dieser Seite läßt sich also keine Auskunft erwarten, sondern es kann sich lediglich nur um Vorkehrungen handeln, die vorzüglichsten Ursachen zu Unglücksfällen möglichst zu beseitigen.

Fragt man nun, worin diese Ursachen bisher größtentheils bestanden haben, so findet man, daß es das Zusammenstoßen zweier Züge, die Entstehung von Feuer, das Abspringen der Fahrzeuge von den Schienen, und Achsenbrüche waren. Dies sind also die wesentlichsten Umstände, auf die wir unsere Aufmerksamkeit zu richten haben.

Das Zusammenstoßen zweier Züge ist stets eine Folge von Dienstverfehen der Beamten, und daher nur in sofern zu verhindern, als es möglich wird, letztere zu vermeiden. Gegen die Entstehung von Feuer hat man bereits mancherlei Maßregeln ergriffen, die theils in Vorkehrungen gegen das Funkensprühen der Locomotiven, theils darin bestehen, daß man die leichte Entzündlichkeit der Fahrzeuge an sich zu beseitigen gesucht, und die der Entzündung ausgesetzten Gegenstände theils durch sorgfältiges Verpacken, theils durch Entfernung von der Locomotive der Feuergefährlichkeit möglichst entzogen hat. Wie es scheint, ist indessen der beabsichtigte Zweck noch nicht vollständig erreicht worden, da erst kürzlich bei der Berlin-Frankfurter Eisenbahn, ungeachtet dieselbe im vorigen Jahre mit ansehnlichen Opfern den Klein'schen Apparat gegen das Funkensprühen eingeführt hat, ein Haidebrand vorgekommen ist; ein Fall, der die vom Ref. in der vorjährigen Woch. Zeitung Nr. 110 ausgesprochenen Zweifel über die Unfehlbarkeit des genannten Apparats zu bestätigen scheint; und somit dürfte dieser Gegenstand noch keineswegs als erledigt anzusehen sein, wenn auch die Zweckmäßigkeit der übrigen hierauf bezüglichen Maßregeln nicht in Abrede zu stellen ist.

Einer besondern Schwierigkeit unterliegt gewiß die Verhütung des Abspringens der Fahrzeuge von den Schienen, wie eben die mancherlei dadurch veranlaßten Unglücksfälle beweisen; aber um so nothwendiger ist es, diesem Gegenstande eine doppelte Aufmerksamkeit zu widmen. Ref. hat bereits im 8. Bande des Berl. Gewerbe-, Industrie- u. Handels-Blattes die Veranlassungen zum Herauspringen der Fahrzeuge ausführlicher besprochen, als es hier geschehen kann, und darf sich um so mehr auf eine kurze Angabe derjenigen Vorkehrungen beschränken, die ihm zur Abwendung der in Rede stehenden unregelmäßigen Bewegungen der Fahrzeuge, vorbehaltlich einer nähern praktischen Prüfung, als zweckdienlich erschienen. Diese bestanden 1) in einer Vergrößerung und angemessenen Verstärkung der Spurkränze, wodurch zugleich eine stärkere Abschragung der den Schienen zugekehrten Flächen möglich wird, um das Wiedertreffen des Gleises beim Pressen der Räder zu erleichtern. 2) In Vorkehrungen gegen das Verschieben der Schienen, und in einer theilweise bereits angewendeten Einrichtung der Weichen, die eine unvollkommene Ausrichtung derselben unmöglich macht. 3) In Verminderung des zum Theil sehr beträchtlichen Spielraums auf dem Gleise durch größere Auseinanderstellung der Räder, um das in jedem Betracht verderbliche Schleudern der Fahrzeuge zu beseitigen. 4) Aus demselben Grunde in einer stabilen Verbindung der Fahrzeuge unter einander. Endlich 5) in einer Anbringung von Spurbalken innerhalb des Gleises an gefährlichen Stellen, wie z. B. auf Brücken, hohen Dämmen &c.

Was endlich die Maßregeln gegen das Brechen der Achsen betrifft, so muß Ref. auch hier auf dasjenige zurückkommen, was er ausführlicher schon anderweitig (in der Allg. Preuß. Staats-Zeitung No. 164 v. J. 1842) ausgesprochen hat, und so lange zu wiederholen für nöthig findet, bis die Unrichtigkeit seiner Ansicht sich erwiesen hat. Diese Ansicht besteht nämlich darin, daß die bisherige ungenügende Haltbarkeit der Achsen theils in dem Fabrications-Modus, theils in dem zu ihrer Prüfung angewendeten Verfahren zu suchen sei. Wenn man die Achsen aus der Luppe schmiedet, und sie nachher dergestalt probirt, daß man ein an 8 Ctr. schweres Gewicht ein paar Mal aus 8 Fuß Höhe auf dieselbe herabfallen läßt, während sie nur an den Enden unterstützt sind, so dürfte nicht auf haltbare Achsen zu rechnen sein; denn eine starre Biegung eines so starken Stückes Eisen ist doch genau betrachtet nichts weiter, als eine Trennung der innern Textur, wenn auch das Auge äußerlich keinen eigentlichen Bruch entdeckt; und somit erreicht man durch diese Probe zwar den Vortheil, daß alle von Haus aus ganz schlechten Achsen abgesondert werden; allein man schlägt alle guten Achsen entzwei, und das nachherige Geradeschmieden bei einer nur theilweisen Erwärmung kann nur dazu dienen, das Uebel noch zu verschlimmern. Das Fabricationsverfahren muß vielmehr darauf gerichtet sein, daß schlechte Achsen gar nicht vorkommen können, und ein Probiren des fertigen Stückes daher ganz überflüssig wird. Dies dürfte sich aber erreichen lassen, indem man die Achse aus einer größern Anzahl der besten, Stück für Stück vorher probirten Eisenstäbe in einer guten Schweißhitzig tadellos bearbeitet, weitere Proben aber nur bei einzelnen Achsen gleichsam zur Contro-

in Anwendung bringt, um einen Maßstab zur Beurtheilung ihrer Cohärenz zu bekommen.

Ausführliche Versuche über die Haltbarkeit der Achsen haben bei der Rheinischen Eisenbahn stattgefunden, auch sahen wir hier vor einiger Zeit eine Achse, deren Enden man mittelst einer hydraulischen Presse zusammengebogen hatte, ohne daß sich ein Sprung oder eine Quetschung an derselben zeigte, und es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß man diesem Gegenstande in neuester Zeit vielfache Aufmerksamkeit geschenkt hat; ob aber mit Erfolg, das muß die Zukunft lehren.

Uebrigens entsteht die Frage, ob die Achsen, welche jetzt noch brechen, nicht aus einer älteren Zeit herrühren, und ob an Achsen von einer verbesserten Fabrication schon Brüche vorgekommen sind. Es würde gewiß im allgemeinen Interesse liegen, wenn diejenigen Eisenbahn-Verwaltungen, welche hierüber Erfahrungen zu machen Gelegenheit gehabt, solche sowohl, als auch die Mittel, welche zu einem erwünschten Resultate geführt haben, öffentlich bekannt machen wollten.

Schließlich sei noch erwähnt, daß man in Veranlassung des Unglücks bei Vieux-Dieu die Meinung ausgesprochen hat, sechsradrige Fahrzeuge würden einer Wiederholung solcher Fälle gewiß vorbeugen. Allein diese Ansicht möchte doch noch einer nähern Prüfung bedürfen, da bis jetzt, so viel man weiß, noch kein bestimmtes Beispiel vorliegt, daß dergleichen Fahrzeuge ein Unglück abgewendet hätten, das bei vierradrigen erfolgt sein würde, und eine nähere Betrachtung der Eigenthümlichkeiten der ersteren den erwarteten Erfolg bezweifeln läßt. Wenn an einem sechsradrigen Wagen eine Achse bricht, und er wird nicht sofort aus den Schienen geworfen, so kann er nur dann noch auf vier Rädern fortrollen, wenn der Schwerpunkt zwischen denselben liegt. Da dies aber häufig nicht der Fall sein wird, so muß der Wagen sich dann an dem einen Ende senken und an dem andern heben; er wird also nur auf zwei Rädern rollen, und sinkt dann das gehobene Ende zuweilen nieder; so ist die Gefahr, daß die Räder die Schienen verfehlen, um so größer, mithin auch die Wahrscheinlichkeit, daß eben hierdurch der Wagen aus dem Gleise geworfen wird. Ein vierradriger Wagen kann wenigstens nicht wippen, und wird, so lange ihn die Verbindung hält, sicherer als jener noch eine Strecke in den Schienen fortzuschleppen sein. Außerdem gewähren aber vierradrige Wagen noch mancherlei Vortheile, die jenen nicht in demselben Grade eigen sind. Sie können bei einer größern Leichtigkeit dauerhafter gebaut werden, und sind leichter zu handhaben; sie gewähren eine geringere summarische Last, und erfordern daher einen geringern Kraftaufwand zu ihrer Fortbewegung; man kann bei ihrer Beladung eher auf volle Wagen rechnen, und wird daher weniger leere Räume übrig behalten u. s. w. Indessen würden diese Vorzüge nur dann in Betracht kommen, wenn die größere Sicherheit der sechsradrigen Wagen nicht erwiesen werden kann; und so müssen wir wünschen, daß die hier mit wenigen Worten erörterten Verhältnisse eine geeignete Beachtung finden möchten, damit wir fernerhin auf guten Grund und einer gefahrlosen Fortbewegung auf Eisenbahnen zu erfreuen haben. (Dampfer.)

Neustadt an der Hardt-Wörth.

Vom Rhein, 16. Juni. Es wird in Landau die Bildung einer Actiengesellschaft behufs Errichtung einer Eisenbahn von Neustadt an der Hardt nach der Rheinbrücke bei Wörth, in Ansehung an die Pfälzische Ludwigsbahn, projectirt. Diesfällige Einladungen zu Theilnahmen an diesem Unternehmen sind von dem provisorischen Comité bereits nach Frankfurt, Mannheim und andern Hauptplätzen abgeschickt worden. Es wird in den betreffenden Zuschriften als Beleg für die Wichtigkeit und Rentabilität der projectirten Bahn angeführt, daß sie den bevölkersten und an Producten reichsten Theil der Pfalz durchziehen, die Städte Neustadt, Edenkoben, Landau und andere bedeutende Orte berühren und einen integrierenden Theil der großer Eisenbahnkette bilden soll, welche Süddeutschland mit Belgien und dem nördlichen Frankreich auf dem kürzesten Wege verbinden wird. Es würde diese Bahnlinie eine Länge von zehn Landstunden haben und für dieselbe ein Anlagecapital von 3. Mill. Fl. mehr als hinreichend sein, da sich diese Bahn auf einem durchaus flachen Terrain hinziehen wird, mithin die Erbauung in kürzester Frist und mit verhältnißmäßig geringem Kostenaufwande stattfinden kann. Die Actienzeichnung beginnt in Landau am 17. Juni und wird am 1. Juli geschlossen, insofern nicht das Comité einen frühern Schluß für sachgemäß erachten würde. Die Actien werden auf 500 Fl. gestellt, und jeder Einzelnhaber hat für die Einzahlung der ersten 15 Proc. des eingezeichneten Capitals persönlich zu haften.

Rheinschanz - Lauterburg.

In Speyer fand am 9. Juni eine Zusammenkunft der Actionaire der aufgelösten Rheinschanz-Lauterburger Eisenbahn zum Zweck der Wiederaufnahme des Projectes statt. In wenigen Stunden war ungefähr 1 Million mehr als das Actiencapital von 2 1/2 Millionen unbedingt gezeichnet, und zwar von angesehenen Bankhäusern des In- und Auslandes, und von vielen kleinen soliden Capitalisten. Gegen 2 Millionen bedingte Zeichnungen wurden gar nicht angenommen, da ihnen augenscheinlich nur ein Börsenspiel zu Grunde lag. Es wurde ein Comité gewählt, dessen Vorstand (wie bei dem früheren) der Königl. Regierungsrath Frey ist. Bei der Wichtigkeit dieser Eisenbahn für die Pfalz und für den allgemeinen Verkehr, dann für die pfälzische Ludwigs-Eisenbahn sehen die Actionaire mit Zuversicht der allerhöchsten Genehmigung und der Beförderung des Unternehmens durch günstige Bedingungen von Seiten des Staats entgegen. (Sp. 3.)

Holsteinische Eisenbahnen.

In Beziehung auf unsere Eisenbahn-Angelegenheiten ist von der Regierung eine vorläufige Entscheidung gefallt, indem das Nivellement der bitmarischen und der hufumstensburger Bahn bewilligt, das der friedrichsstadt-rendsburger dagegen abgeschlagen worden ist. Rückfichtlich der beiden Concurrenzbahnen von Rendsburg nach Flensburg und von Kiel nach Flensburg hat die Regierung einen Mittelweg eingeschlagen, um es mit keiner Partei ganz zu verderben, indem sie das Nivellement einer Bahn von Rendsburg über Schleswig nach Flensburg und einer andern, die sich von Kiel über Eckernförde in Schleswig an dieselbe anschließt, genehmigt hat. Es hat auf diese Weise die Bahn von Rendsburg nach Flensburg, welche durch die unfruchtbaren Sandgegenden Schlesiens führt, den Vorzug erhalten, während das fruchtbare Angeln außerhalb des Eisennezes bleibt, was, wenn in diesen Gegenden überhaupt Eisenbahnen für zulässig erklärt werden, gewiß unzweckmäßig erscheinen muß. Die Kiel-Schleswiger Bahn wird aber doch von Bedeutung sein, weil sie den Dänischen Wohlth, Schwansen und doch auch einen Theil von Angeln mit der Altona-Kieler Hauptbahn verbindet; sehr wird dieselbe aber gehoben werden, wenn der Plan, mit dem man jetzt umgeht, Kiel und Lübeck durch eine Eisenbahn zu verbinden, zu Stande kommt. Das Geld für dieselbe soll schon vorhanden sein und ein Ausschuss sich gebildet haben. Für Lübeck, das noch aller Eisenbahnverbindung entbehrt, und namentlich

auch für den Osten Holsteins, der von großer Fruchtbarkeit ist und der Altona-Kieler Bahn zu fern liegt, würde diese Bahn großen Gewinn bringen, zumal wenn dieselbe, wie wohl zu erwarten steht, von Lübeck weiter fortgeführt und etwa über Wismar ein Anchluss mit der Hamburg-Berliner Bahn hergestellt würde. Nach Norden hin denkt man ebenfalls an eine Erweiterung des Eisenbahn-Systems. Eine Bahn ist von Flensburg längs dem Flensburger Meerbusen und quer durch Assen projectirt, um eine Verbindung mit einer durch Fühnen von Faaborg nach Nyeborg zu erbauenden Bahn herzustellen, während ein anderes Project dahin geht, eine Bahn von Flensburg nach dem Karöesund zu erbauen, und dieser entsprechend der Fühnenschen Bahn die Richtung von Assen über Odensee nach Nyeborg zu geben. Auf Seeland würden diese Bahnen dann durch eine Linie von Korsjör über Rothschild nach Kopenhagen fortgesetzt. Diese letzte Seeland durchschneidende Bahn ist in der That auch schon mehr als Project, da das Geld für dieselbe vorhanden ist und die Actien derselben schon mit 8 bis 9 Proc. Gewinn verkauft sind. Sie sehen also, daß man hier bemüht gewesen ist, die jetzige den Eisenbahnen so günstige Stimmung der Handelswelt nach alten Seiten hin auszudeuten. In kurzer Zeit wird nun Scandinavien mit Deutschland durch einen Schienenweg nahe verbunden und unser Land mit Zweigbahnen bedeckt sein, die vor wenigen Monaten auch die kühnste Einbildungskraft als möglich zu denken, nicht gewagt hätte.

Berlin - Stettin.

Dem vierten Jahresberichte des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft für die am 30. Mai abgehaltene Generalversammlung, welcher das Jahr vom 1. Mai 1843 bis 1844 umfaßt, entnehmen wir folgende Data: An Personen wurden vom 1. Mai bis 16. Aug. v. J. 76,841 für 49,531 Thlr. 11 Sgr., seit Eröffnung der ganzen Bahn aber vom 16. Aug. v. J. bis Ende April 173,613 Personen (von denen 44,068, über ein Viertel, die ganze Bahn befuhren) für 160,221 Thlr. 18 Sgr. befördert. Während der theilweisen Benützung der Bahn vom 1. Aug. 1842 bis 15. Aug. 1843 fuhren täglich im Durchschnitt 506, seit Eröffnung der ganzen Bahn 670 Personen. Erst am 16. Sept. v. J. wurde der Güterverkehr bis Stettin ausgedehnt. Seit 1. Mai bis 15. Sept. wurden zwischen Berlin und Angermünde 132,837 1/2 Ctr. für 16,814 2/3 Thlr. (pr. Centner 3 3/4 Sgr.), vom 16. Sept. bis Ende April aber zwischen Berlin und Stettin 419,078 Cent. für 79,539 Thlr. (pr. Centner 3 3/4 Sgr.) befördert. Vom 16. Aug. bis Ende December betrug die Einnahme 144,390, die Ausgabe 107,045, vom 1. Jan. bis Ende April d. J. die Einnahme 104,206, die Ausgabe 41,055 Thlr. Nach dem aufgestellten Ausgabe-Etat ist eine jährliche Einnahme von 410,263 Thlr. erforderlich, um sämtliche Ausgaben, incl. 4 Proc. Zinsen des Anlagecapitals und der Beiträge zum Reservefond, zu decken. Die Transportmittel bestehen in 14 Maschinen und 198 Wagen; eine Maschine aus Brüssel wird nächstens eintreffen, außerdem in der Fabrik der H. P. Sharp Brothers u. Comp. in Manchester noch zwei große Maschinen für den Gütertransport bestellt. Ueber den Bau der Bahn läßt sich noch keine definitive Kostenberechnung aufstellen; die seitherigen Baukosten betragen einschließlich der voraussichtlich noch zu erwartenden Ausgaben, aber nach Abzug einiger Einnahmen des Baufonds, 5,705,129 Thlr. Hinsichtlich der Zweigbahn nach Stargard ist der Bauplan bis jetzt nur für die 6600 Ruthen oder 3 2/10 Meilen lange Strecke zwischen Damm und Stargard definitiv genehmigt, nicht aber für die zwischen Stettin und Damm. Auf der ersten sind 3600 Ruthen Planum und mehrere Brücken vollendet; der bisherige Aufwand für die zu 1,100,000 Thlr. veranschlagte Zweigbahn, welche im Herbst 1845 in fahrbarem Zustande sein dürfte, beträgt 203,515 Thlr.

Breslau - Schweidnitz - Freiburg.

Auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn sind seit ihrer Eröffnung am 28. Decbr. v. J. bis Ende März 73,285 Personen und 45,293 Ctr. Güter transportirt und für jene 24,949 Thlr., für diese 4272 Thlr. einge-

nommen worden. Mit der Einnahme für Passagiergelpäck, Ueberfracht, Vieh- und Equipagenfracht etc. stellte sich die Gesamteinnahme auf 31,609 Thlr., wogegen die Ausgaben 28,571 Thlr. betragen. Für den Bau der Eisenbahn sind bis Ende März 1,668,911 2/3 Thlr. verausgabt worden, und von dem ganzen Baucapitale (1,900,000 Thlr.) noch 237,088 1/3 Thlr. disponibel. Das Planum für die kurze Zweigbahn von Königzell (Jauernick) nach Schweidnitz ist als vollendet anzusehen, aber die Eröffnung derselben ist noch nicht so bald und schwerlich vor dem Spätherbste zu erwarten. Die Feststellungsbehörde in Schweidnitz verlangt nämlich, daß das Planum innerhalb der Rayongrängen und bis zum Glacis der Festung nicht allein, wie bereits geschehen, mit 6fachen, sondern theilweise auch mit 18-, 24-, 29-, ja 32fachen Abhöschungen versehen werde; theils um dem zu entgehen theils mit Rücksicht auf die beabsichtigte Weiterführung der Bahn nach Frankenstein dürfte es zweckmäßig erscheinen, von der Stabilirung des Bahnhofes in unmittelbarer Nähe der Stadt zu abstrahiren und wenigstens interimistisch einen Bahnhof außerhalb des Rayons (etwa eine Viertelmeile von der Stadt) zu errichten, da der jetzt dazu bestimmte Platz bei einer Weiterführung der Bahn nach Frankenstein ohne erhebliche Nachtheile für einen regelmäßigen Betrieb nicht benutzt werden könnte. Von Maschinen werden im August d. J. 9, an Wagen aller Art 120 vorhanden sein, wovon 64 Personenwagen mit 2418 Plätzen.

Magdeburg - Halberstadt.

Nach dem am 29. Mai ausgegebenen dritten Geschäftsberichte der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft wurden im Jahr 1843 (seit 16. Juli) 111,894 Personen, von denen 20,339 die ganze Bahn, 32,068 nur die Hauptbahn zwischen Oschersleben und Magdeburg befuhren, und 22,958 Ctr. Güter befördert. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 45,788 Thlr., die Einnahme für Güter, Equipage und Passagiergüter 9729 1/2 Thlr., die Gesamteinnahme 55,864 2/3 Thlr., dagegen die Ausgabe 41,385 2/3 Thlr. Die Anlagekosten stellten sich bis 30. April auf 1,333,467 Thlr., wovon für Oberbau 532,969, für Maschinen und Wagen 220,159,

für Grundentschädigung 151,556, für Gebäude 179,391, für Erdarbeiten 115,071 Thlr. etc. Die Geldmittel bestanden am 1. Mai noch in 213,800 Thlr.; nach Leistung aller Ausgaben wird wahrscheinlich ein Reservefond von 200,000 Thlr. übrig bleiben, der der Compagnie namentlich bei der Legung eines Doppelgleises auf der Hauptbahn, die sich vielleicht bald nöthig macht, sehr zu Statten kommen wird. Die Betriebsmittel bestehen aus 6 Locomotiven mit Tendern und 58 Wagen (34 andere besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit Braunschweig); hierüber sind noch 2 große Locomotiven und 15 Wagen zum Holz- und Kohlentransport bestellt.

Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft.

Zinsen-Zahlung von privilegierten Obligationen.

[102] Die Inhaber von privilegierten Obligationen unserer Gesellschaft werden hierdurch benachrichtigt, daß die am 1. Juli d. J. fälligen halbjährlichen Zinsen mit 5 Thlr. pro Stück der 4prozentigen und mit 3 Thlr. 15 Sgr. pro Stück der 3 1/2prozentigen, vom Verfalltage an bei uns selbst oder bei den

- Herren J. D. Herstatt
- „ E. Dyppeheim jun. & Comp. } in Köln,
- „ A. Schaafhausen
- „ J. H. Stein
- „ Deber & Comp. } in Aachen,
- „ A. Bergifosse
- „ Mendelssohn & Comp. } in Berlin,
- „ Gebrüder Schickler

gegen Auswändigung der fälligen Zins-Coupons erhoben werden können.

Köln, den 13. Juni 1844.

Die Direction.

Course der Eisenbahn-Actien.

Börsenplätze.	Actien.	Zinsfuss.	Brief.	Geld.	Gem.
Augsburg, 19. Juni.	Augsburg-München-Eisenb. Div. 1844	—	106	—	—
	„ „ Obl.	4	101 1/2	101 1/4	—
	„ „ Prior. Obl.	4 1/2	—	—	—
	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	—	110	—
Berlin, 22. Juni.	Berlin-Potsd. Eisenbahn	5	185 1/2	—	—
	„ „ Prior. Obl.	4	104	—	—
	Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	—	—	188 1/2	—
	„ „ Prior. Obl.	4	—	103 3/4	—
	Berlin-Anhalt. Eisenbahn	—	159	158	—
	„ „ Prior. Obl.	4	103 3/4	—	—
	Düsseldorf-Eilberf. Eisenbahn	5	92 3/4	91 3/4	—
	„ „ Prior. Obl.	4	—	97 3/4	—
	Rheinische Eisenbahn	5	86 1/4	85 1/4	—
	„ „ Prior. Obl.	4	—	97	—
Frankf.a.M., 20. Juni	Berlin-Frankf. Eisenbahn	5	150	149	—
	„ „ Prior. Obl.	4	103 3/4	—	—
	Oberschlesische Eisenbahn	4	121 1/2	120 1/2	—
	„ „ Lit. B. v. eingez.	—	116	—	—
	Berlin-Stettin Litt. A & B	—	129 1/2	—	—
	Magdeburg-Halberst. Eisenbahn	4	120 1/2	—	—
	Breslau-Schweidnitzer Eisenbahn	4	120 1/2	119 1/2	—
	„ „ Prior. Obl.	4	103 1/4	—	—
	Taunusbahn	—	105	103	370 1/2
	Hamburg, 14. Juni.	Hamburg-Bergedorf. Eisenbahn	—	119 1/2	—
Hamburg-Berlin-Actienzeichn.		4	117 1/2	117	—
Altona-Kieler Eisenbahn, Spec. Cours pari, pr. Cassa Glückstadt-Elmsborner Zeichnungen		—	117	115	—
Leipzig-Dresd. Eisenbahn		—	142 1/4	—	—
Leipzig, 21. Jun.	„ „ Prior. Obl.	3 1/2	—	107 1/4	—
	Sächsisch-Baiersche Eisenbahn	4	111	—	—
	Magdeburg-Leipz. incl. Div. Sch.	—	194	—	—
	Sächsisch-Schles. Eisenbahn	4	—	115 1/2	—
Wien, 18. Juni.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	—	—	—	137
	Wien-Gloggnitzer Eisenbahn	4	—	—	114
	Budweis-Linz-Gmundner	—	—	—	110 1/2
	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	—	—	117 1/2
Livorno	—	—	—	—	—

Redaction: Dr. Meyer.

Druck und Verlag von Gebrüder Meyer.