

Vergleicht man das zahlende Gewicht mit dem Bruttogewicht der Trains, oder mit andern Worten die nutzbringende Ladung der Trains mit der Gesamtlast, die Wagen inbegriffen, so stellt sich das Verhältniß beim Steinkohlen-Transport wie 3 zu 5 heraus; bei den Waaren ist es nur 1 zu 2; bei den Reisenden nur 1 zu 6, oft noch geringer. Hätten die Passagier-Trains volle Ladung, so würde sich für die Passagiere das Verhältniß ungefähr eben so stellen, wie für die Waaren, stets aber weit weniger vortheilhaft als für den Steinkohlen-Transport. An den Steinkohlengruben ist alles so eingerichtet, um vom nutzbringenden Gewicht das Maximum, von den Fortschaffungsapparaten aber das Minimum des Gewichts zu haben.

Wäre es mit den Waaren eben so, würden überhaupt in Allem dieselben Umstände obwalten, ausgenommen in der Geschwindigkeit, so würde man mit Recht sagen, daß die Geschwindigkeit die Kosten verdoppelt; dieß ist aber nicht der Fall. Der Mehrbetrag der Kosten, welcher von der Geschwindigkeit herrührt, kann die Hälfte bis höchstens drei Fünftel eines Penny per Tonne und Meile ausmachen, oder 3,83 bis höchstens 3,86 Centimes per Kilometer und Tonne, aber nicht darüber. Was über diesen Mehrbetrag hinausgeht, ist auf Rechnung der übrigen Erfordernisse dieses Transportzweigs zu bringen. Hinsichtlich der Reisenden darf man sicher annehmen, daß das Steigen und Fallen der Frequenz, die Anordnungen, die unumgänglichen Nebenausgaben zu ihrer Befriedigung, ihren Transport, dem Gewichte nach gerechnet, um das Sechsfache kostspieliger machen, als den der Waaren.

Obgleich aber der Transport der Passagiere dem Gewichte nach sechsmal so viel kostet als derjenige der Waaren, so liefern doch zehnjährige Erfahrungen auf der Manchester-Liverpool-Eisenbahn den Beweis, daß der Transport eines Passagiers denselben Nutzen abwirft wie der einer Tonne Waaren. Es ist dieß eher eine Ausnahme als ein Widerspruch. — Auf dieser Linie nämlich ist eine bedeutende Concurrenz zwischen der Eisenbahn und der Fluß- und Canalschiffahrt; der Tarif des Waarentransports und aller Nebenspesen ist so viel als möglich reducirt. Das factische Monopol des Passagier-Transports hingegen ist der Eisenbahn sicher, und wenn ihr Transport auch die höchste Stufe nicht erreicht hat, so ist er doch wenigstens sehr bedeutend.

Hr. Bignoles kommt zu wiederholtenmalen mit vielem Nachdruck auf die Behauptung zurück, daß die öftere Expedition aus einer kleinen Anzahl Wagen bestehender Trains, vorausgesetzt, daß diese Wagen so gebaut sind, daß ein richtiges Verhältniß zwischen dem Bruttogewicht und dem zahlenden Gewicht stattfindet, den Nutzen um