

Vieles erhöht; dieß ist leicht einzusehen, die Transportkosten eines Trains werden durch die Vermehrung der Passagiere nur sehr wenig erhöht und diese Vermehrung kann die Transportkosten für den Passagier und die Entfernung sehr leicht auf die Hälfte reduciren. Unter übrigens gleichen Umständen wäre damit noch der Vortheil verknüpft, daß die Maschine niemals übermäßig angestrengt würde; es können auch nicht so leicht Unglücksfälle eintreten und im Falle eines solchen wäre die Gefahr bei weitem nicht so groß, denn diese liegt vorzüglich in der Masse.

Diese Frage der kleinen Trains hängt mit der wichtigen Frage der Baukosten zusammen, inwiefern nämlich Ausgaben gemacht werden dürfen, welche nicht absolut nothwendig sind, um ein mit denselben in Verhältniß stehendes Erträgniß hoffen zu können. Das vollkommenste Niveau scheint die Transportkosten so viel als möglich vermindern zu müssen; in der Praxis findet aber gerade das Gegentheil statt, namentlich hinsichtlich der Passagiere, wenn man hievon die Bahnen in der Nähe der Hauptstadt und der großen Manufacturstädte ausnimmt. — Es ist wirklich merkwürdig, wie auf Linien von sehr verschiedenen Neigungen die Transportkosten per Meile oder Kilometer sich nahe kommen oder beinahe ganz gleich stellen. Auf der Nord-Union-Bahn z. B., wo von 35 Kilometern 8 Kilometer eine Neigung von 10 Millimetern per Meter haben, sind die Transportkosten per Kilometer nicht größer, als auf beinahe ganz horizontalen Bahnen. Auch hat man sich überzeugt, daß bei sechs, acht und selbst zehn Wagen im Train kein merklicher Unterschied in den Transportkosten per Kilometer stattfindet zwischen Linien, die in ihren Neigungen im Vergleich mit andern, günstig, und solchen, welche ungünstig genannt werden.

Hr. Bignoles bemerkt, daß man die Gesamtkosten einer Bahn nie über 156,000 Fr. per Kilometer anwachsen lassen darf, um vollkommene Niveaux zu erhalten. Er erinnert, daß die letzte Commission für die irländische Eisenbahn, welche von andern Grundlagen ausging, durch andere Schlußfolgerungen ebenfalls zu dem Resultat gelangt sey, daß 156,000 Fr. per Kilometer, oder 624,000 Fr. per Lieue übersteigende Kosten in akerbautreibenden Landstrichen, wo kein bedeutender Handel ist, selten zweckgemäß sind, und dringt sehr darauf, Neigungen von 58,60 bis 80 Fuß per Meile, oder 9,44, 11,33, 15,14 Meter per Kilometer, oder über 15 Millimeter per Meter, in Verbindung mit minder schweren Trains, kräftigern Maschinen und je nach der Entfernung etwas größern Transportkosten den Vorzug zu geben; er behauptet, daß dieß weit besser sey, als die ungeheuren Abgrabungen und Einfüllungen und die kostspieligen Arbeiten zur Her-