

stellung sanfterer Neigungen. Hr. Bignoles beruft sich in dieser Beziehung auf seine eigene Erfahrung sowohl als auch auf den Bericht der erwähnten Commission und bemerkt, „daß die französischen Ingenieure in einen großen Irrthum verfallen seyen, als sie für die französischen Eisenbahnen so kostspielige Neigungen beantragten.“

Auf der Liverpool=Manchester=Bahn, so wie auf vielen andern, betragen die Kosten der Locomotivkraft nur ein Viertel der Gesamtkosten des Transports; wenn man aber auch annimmt, daß diese Kraft ein Drittel der Kosten beträgt, so würde nur ein Drittel dieses Drittels, also ein Neuntheil der Gesamtkosten des Transports durch die Neigungen absorbiert. Eine kleine Mehrausgabe für Brennmaterial und Reparaturen ausgenommen, welche die schroff geneigten Ebenen verursachen, sind beinahe alle übrigen Kosten allen Bahnen gemein und werden weit mehr von der Verwaltung und dem Betriebe, als von den Neigungen veranlaßt. Würde man die Anzahl der von den Locomotiv-Maschinen mit den Trains durchfahrenen Kilometer, die Kosten ihrer jährlichen Arbeit auf den verschiedenen Bahnen, das Brutto- und Netto-Erträgniß per Train und Kilometer vergleichen, so würde man gewiß sehr wenige Bahnen finden, wo die großen Kosten, um sanfte Neigungen herzustellen, sich rechtfertigen.

Nach Ermittlung der wirklichen Kosten des Waaren- und Passagier-Transports, wird man wenige Gegenden finden, wo das Publicum einen so hohen Tarif zahlen könnte, daß den Compagnien über ihre Auslagen noch ein Nutzen von mehr als 1 Penny per Meile, oder 6,47 Cent. per Kilometer und Passagier, so wie derselbe Nutzen per Tonne Waare und der halbe nur, oder 3,23 Cent. per Kilometer und Tonne Steinkohlen bleibe. Dieser Nutzen ist nur in England zu erwarten; auf dem Continent aber, so wie auch in Schottland, Irland würde er nicht die Hälfte obiger Zahlen betragen; jede Preiserhöhung würde den Handel andere Canäle zu wählen veranlassen, wie dieß bei der Greenock=Paisley-Eisenbahn der Fall war, oder sie würde ihn ganz stoken machen. Auf großen Bahnen erlaubt das Monopol zwar hohe Preise; allein der Verkehr wird dadurch beeinträchtigt, das Publicum leidet darunter und die öffentlichen Rechnungsablagen thun dar, daß die mögliche Höhe der Einnahmen auf mehreren dieser Bahnen schon erreicht ist.

Auf der Dublin=Kingstown-Eisenbahn betragen die Transport- und Passagier-Kosten im Durchschnitt $\frac{1}{2}$ Penny per Meile, oder 3,23 Cent. per Kilometer und der Nutzen der Gesellschaft ist diesem ziemlich nahe, nämlich $\frac{5}{8}$ Penny, oder 4,04 Cent. per Kilometer. Dieser niedere Preis veranlaßt eine sichere und regelmäßige Benutzung