

Leipzig. Die Zeitung erscheint mit Ausnahme des Montags täglich und wird Nachmittags 4 Uhr ausgegeben.

# Deutsche Allgemeine Zeitung.

Zu beziehen durch alle Postämter des In- und Auslandes, sowie durch die Expedition in Leipzig (Querstraße Nr. 9).

Preis für das Vierteljahr 1 1/2 Thlr.; jede einzelne Nummer 2 Ngr.

„Wahrheit und Recht, Freiheit und Gerechtigkeit.“

Insertionsgebühren für den Raum einer Zeile 2 Ngr.

## Locomotive, Telegraph und Tagespresse.

IV.

Im Beginn dieser Aufsätze wurde darauf hingewiesen, daß das Telegraphenwesen für jetzt nur noch in seinen Anfängen steht. Trog des im Großen bereits ziemlich vollständigen Netzes, welches sich über Europa ausbreitet, bleiben doch noch große Lücken in den Maschen, sind Nebenleitungen fast nur Ausnahmen. Die relative Wohlfeilheit der Herstellung von Telegraphenleitungen, sowie der Umstand, daß alle Terrainschwierigkeiten dafür beinahe nicht in Betracht kommen, vornehmlich aber die Nothwendigkeit, auch solche Districte mit dem Weltverkehr zu vermitteln, zu welchen Eisenbahnen nicht hindringen können — dies Alles wird und muß dereinst das Telegraphenwesen so eng und vielmäßig machen, daß endlich kein irgend nennenswerther Ort mehr existirt, welcher nicht unmittelbar hineingeflochten ist. Denn ohne Eisenbahnen und Telegraphenverbindung wird eben seine Existenz unmöglich. Dies klingt heute fast unglaublich, da die Einperlebung eines Punktes in das Telegraphenwesen noch mehr oder weniger von dem Zufall abhängt, ob er in der Richtung wichtiger Hauptlinien liegt. Aber endlich wird und muß der Telegraphendraht ein unumgängliches Complement der Post-, Dorf-, Local- und Vicinalwege werden, ohne deren Vorhandensein selbst die bescheidenste Theilnahme eines Menschenamplages am Landes- und Weltverkehr und ebenfalls nicht denkbar ist. Während dagegen und gerade weil es immer ganze Districte geben wird und muß, wo die Anlegung von Eisenbahnen entweder durch Terrainhindernisse ebenso unmöglich ist, wie heute die Anlegung von wirklichen Heerstraßen und Chaussées, oder wo doch ihre Rentabilität mit den Erbauungs- und Betriebskosten gar niemals im Verhältniß stehen kann — eben darum muß dorthin die wohlfeile Telegraphie dringen, damit der Districte nicht in sich selbst verkümmere. Mit dieser Nothwendigkeit einer so detaillirten Telegraphenlinie muß auch ein ganz anderes Entstehungsverhältniß der Nebenleitungen sich entwickeln als das bisherige. Die Anlage neuer Linien und besonders der kleinern Abzweigungen kann auf die Dauer nicht ausschließlich in den Händen des Staats bleiben, sondern muß den provinziellen und communalen Kräften, schließlich dem Privatunternehmer ebenso gestattet werden wie die von Nebenstraßen mit oder ohne Schienen schon heute. Auch sehen wir ja diese Eventualität von der Gesetzgebung Preussens ins Auge gefaßt. Es muß aber selbst die Anlegung von Concurrenzlinien neben den bestehenden, gerade wie bei den Eisenbahnen, nicht mehr in das Gebiet der Unmöglichkeit verwiesen bleiben.

Dieses „es muß“ ist keineswegs bloß eine kategorische Forderung theoretischer Ueberzeugungen. Nein, es ist vielmehr eine Frage der Zeit und zwar einer relativ sehr nahen Zeit. Denn die von den natürlichen Wasserstraßen, großen Gebirgspässen, Fuhrten, Brücken u. von jeder entwickelten Zustände des volkwirtschaftlichen Lebens sind durch die Eisenbahnen hundertfach potenzirt und in immer grellern Gegensätzen zu den derselben Verkehrsmittel entbehrenden Landstrichen entwickelt worden. Welche Klagen tönen uns fortwährend aus den Gegenden, welche der Wohlthat einer Eisenbahn entbehren! Sie zeigen in kleinen Maßstäben kaum geringere Uebelstände als etwa jene Fruchtlände Rußlands, welche, weil ohne Communicationsmittel, nur in Jahren allgemeinen Mißwachses der Gefahr entgehen, mitten im Ueberfluß ihrer Producte zu erstickern, ökonomisch zu verderben. Dagegen hat sich am Uferlande der Dampfbahnen die Massenhaftigkeit der Bevölkerung in fast unglaublicher Weise vermehrt, hat der kaufmännische Verkehr dort seine Waaren fast ausschließlich aufgestapelt, hat der — um uns so auszudrücken — wandernde Erwerb sich fast ausschließlich dorthin gewendet. Dort bewegt und regt sich das Leben tausendfältig, dort strebt und arbeitet es in immer neuen Entwicklungen, dort vereinigt es seine besten Kräfte und dorthin wendet es seine umfassendsten Unternehmungen. Dagegen liegen die von der Eisenbahn entfernten Kreise, namentlich in industrieller Hinsicht, vergleichsweise todt; ihrem Unternehmungselste fehlen die äußern Unterstützungsmittel und in ihnen vorzugsweise ist die Auswanderungssucht entwickelt. Der Mangel an zeitgemäßen Communicationsmitteln entvölkert sie und hemmt selbst eine Gleichmäßigkeit ihres Culturfortschritts mit den Uferlanden der Eisenbahnen.

Dagegen ist wiederum in diesen eine natürliche und darum ganz unvermeidliche Folge ihres eigenthümlichen Aufschwungs die Vertheuerung der Lebensbedürfnisse, des Lohnes und aller Arbeit. Weiter eine gewisse Unfertigkeit der erwerbenden Bevölkerung, ein Zurücktreten der Rohproduction (z. B. im Feldbau) gegen die Herstellung feinerer, aber auch zufälligen Coniuncturen mehr unterworfenen Artikel. Der Bauer, welcher bis zum Entstehen einer Eisenbahnstation sein ganzes Feld mit Getreide und Kartoffeln bestellte, wird nach Einrichtung dieser Station nebst Restauration sehr bald einen Acker dem feineren Gemüsebau widmen, oder Tabackspflan-

zungen anlegen u. Der kleine Schmied oder Schneider oder Schuster, welcher bisher auf sein Gewerbe kaum fortkommen konnte, jedoch immerhin eine locale Nothwendigkeit blieb, wird, wenn er die Kräfte dazu hat, seinen Gewerbebetrieb nunmehr dem fliegenden Verkehr und dessen Bedürfnissen besser accommodiren oder sein selbständiges Gewerbe mit einem Posten bei der Eisenbahn vertauschen u. Diese ewigen Wandlungen und Veränderungen in den localen Erwerbsarten machen aber jeden solchen Ort und jede solche Gegend zu höchst unsichern Factoren in der Wahrscheinlichkeitsrechnung über die Erzeugung bestimmter Productenmengen. Ein Korn-district verwandelt sich binnen wenigen Jahren in einen Weizendistrict, ein Kartoffeldistrict in einen Tabacksdistrict, ein Leinwandweberdorf in einen Baumwollenindustriedistrict, ein Fabrikationsplatz in einen Platz des Transit-handels u. Das allgemeine Bedürfnis kann jedoch einer wenigstens annähernd ständigen und zuverlässigen Production in bestimmten Gegenden nicht entbehren, wenn nicht ein so starkes Schwanken und Oscilliren entstehen soll, daß endlich selbst der solideste Handel und die berechtigteste Speculation ihre geographische und ethnographische Basis verlieren, steuer- und ruderlos dem Zufall anheimgegeben und fast unwiderstehlich in das Wellengebrause schwindelnder Coniuncturen hinausgestoßen werden.

Es zeugt für gedankenlosen Unverstand und volkwirtschaftliche Unkenntnis, wenn man die starke Neigung zu schwindelnder Speculation aus dem „Mangel fester Grundlagen“ des heutigen Menschengeschlechts ableitet und mit allerlei Strafgesetzen auf die Dauer unmöglich zu machen oder mit aufgezwungener Ueberkürzlichkeit zu unterdrücken gedenkt. Denn diese schwindelhafte Neigung ist eben nichts als die ganz natürliche Regellosigkeit der Thätigkeiten und Bestrebungen auf materiellem Gebiete, welche, herausgewachsen aus sehr bestimmt gegebenen Verhältnissen, durch deren plötzliche Umgestaltung den gewohnten Boden nicht mehr in gewohnter Weise bearbeiten und ausbeuten können und doch neue, feste Grundlagen noch nicht gefunden haben. Wenn aber bei der Erdschütterung der hohe Palast gewaltiger schwankt als die Erdhütte, so liegt darin kein Beweis dafür, daß Erdhütten zweckmäßiger sind als Paläste, und daß etwa mit einer „Umkehr zur Erdhütte“ der Aufgabe der Cultur und Moral zu genügen sei. Eine eben solche Erschütterung, deren Grundgesetze uns nicht viel klarer sind als die eines Erdbebens, durchzittert nun seit Anwendung der neuen Verkehrsmittel alle geschäftlichen und socialen Verhältnisse. Sie wird mit ihren Schwingungen auch solange fortfahren, bis die Einrichtungen der neuen Verkehrsverhältnisse durchgeführt sind bis auf die letzte. Wir können ihre Gestaltungen gar nicht bis in Einzelne bemessen, weil eben die Verkehrsentwicklung noch eine anfängliche ist. Die nächste Nothwendigkeit ist nur, mit allen Kräften ihre Durchführung nach jeder Richtung zu beschleunigen und so eine relative Wiederbefestigung bestimmter Grundlagen für die Arbeit des materiellen Lebens möglichst bald herzustellen.

Aber sind wir etwa nur mit dem seit einem Menschenalter üblichen Locomotiv- und Schienenwege in der Nähe dieses Zieles angelangt — des viel jüngern Telegraphen gar nicht zu gedenken? Nicht entfernt. Allerdings haben wir Berge übersteigen, uns in engen Curven drehen gelernt und damit der Schienenlegung wieder ein ungeheures Terrain erobert. Auch drängt schon die Landlocomotive den Dampf über all in den Hintergrund. Auf den großen Straßen von Erdtheil zu Erdtheil ist er bereits nicht viel mehr als eine Nebeneinrichtung, ein Nothbehelf für die Strecken, in denen die Schienenstraße durch Meereswogen unterbrochen ist. Aber alle Abweichungen der Schienenstraße von der geraden Linie, jede Hebung, Senkung und Biegung benehmen ihrer Sicherheit gerade soviel, als sie an Ablenkungsfähigkeit gewinnt. Diese Sicherheit auch unter ungünstigen Verhältnissen festzuhalten und ihr Maß zugleich zu vergrößern, dahin gehen seit Jahren alle wesentlichen Anstrengungen der Technik. Dieselbe befestigt also vorläufig nur die ursprünglich errungenen Siege. Ihre Resultate weiterzuvorsorgen, sind bis jetzt nur schwächere Versuche gemacht. Die Anwendung der Locomotive auf nicht beschienter Straße scheint solch ein erster Schritt werden zu sollen; doch ist vorläufig seine Gewißheit noch sehr problematisch. Ebenso fraglich erscheint das Gelingen der Aufgabe, neue wohlfeile Locomotivkräfte anstatt des Dampfes zu finden. Ja, es fragt sich, ob selbst nur eine Möglichkeit gefunden wird, die ungeheure Masse nutzlos erzeugter Dampfkraft, welche heute jede Locomotive als lustige Wolkenfäule in den Wind bläst, zur Mitarbeit zu zwingen. Solange aber derartige Weiterentwicklungen der Fortbewegung durch locomotorische Kräfte nicht gelingen, solange die Locomotion nicht auch auf andern Wegen als den Schienengleisen stattfindet, solange nicht der einzelne Privatmann auf weite Strecken und in beliebigen Richtungen seine eigenen Locomotiven ausenden kann — solange werden alle Landstriche in einer bestimmten Entfernung von den Eisenbahnen sich vergleichsweise in einer gewissen Abgeschlossenheit befinden. Diese erhöht sich nun unter den gegenwärtigen Verhältnissen dadurch, daß