

Von dieser Zeitschrift erscheint wöchentlich eine Nummer in Imperial-Quart, welcher zu öfterm 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 Willh. Engelmann daselbst erbeten.

# Eisenbahn-Beitung.

N<sup>o</sup> 31.

Braunschweig, 4. August.

1844.

## Deutsche Eisenbahnen.

(Schluß.)

Nachdem was wir eben gesagt, wird auch einleuchten, welches erhebliche Hinderniß dem Güterverkehr aus der willkürlichen, oft absichtlichen Trennung der Bahnhöfe verschiedener Linien an demselben Ort erwächst. Der Transport der Güter von dem Bahnhof der Altenburger nach dem der Magdeburger Bahn in Leipzig, reicht hin eine Menge von Waaren von der Eisenbahnbeförderung auszuschließen. Sollte man es für möglich halten, daß der Vortheil einiger Gastwirthe und Spediture den Sieg über das Interesse des Handelsverkehrs davontragen konnte? Wenn die Kaiser Bahn zur Ausführung kommt, so ist die Linie Wien, Prag, Dresden, Berlin ein paar Meilen kürzer, als die Linie Wien, Breslau, Frankfurt, Berlin. Werden aber die Bahnhöfe auf der letzteren zweckmäßig beisammen gelegt, so kann die Berücksichtigung einiger Privatleute in Leipzig Ursache genug sein, um den durchgehenden Verkehr zwischen Triest und Hamburg von der Sächsischen auf die Schlessische Linie zu leiten! In größeren Städten, z. B. in Berlin, wo das Zusammenlegen der Bahnhöfe unmöglich ist, wird man später nothgedrungen durch eine Pferdebahn längs den Ringmauern die so wichtige Verbindung bewirken müssen.

Es ist nicht zu übersehen, daß die Eisenbahnen in Händen von Privaten noch andere wesentliche Nachtheile für das Publikum haben. Die Einigung über die Fahrzeiten wird mit der größeren Ausdehnung der Linien immer schwieriger, da jede Gesellschaft die unvermeidlichen Nachfahrten von sich abzuwälzen suchen wird. Aufenthalt an den Kreuzungspunkten, wie z. B. in Cothen, oder gar gezwungene Nachtquartiere, wie noch im vorigen Jahre zu Leipzig, werden nur durch das Einschreiten und durch Einigung der Staatsbehörden zu beseitigen sein. Noch mißlicher aber ist folgendes: wenn eine Gesellschaft bei rentabler Personenfrequenz Waaren und Güter eine Zeit lang zu sehr

niedrigen Preise transportirt, zu Preisen, die vielleicht geringer als die Selbstförderkosten sind, so wird sie nach und nach jeden andern Parallelverkehr, sei es auf schiffbaren Strömen, auf Canälen oder Chaussees, zu Grunde richten. Sobald aber Fuhrleute und Schiffer banquerot oder vertrieben sind, bleibt es ihr unbenommen die Preise zu steigern. Die durch das Eisenbahngesetz vorgesehene Bestimmung eines Maximums gewährt hiergegen keinen Schutz, denn sobald eine Bahn wirklich mehr als 12 Proc. einträgt, wird die Direction diesen Mehrbetrag zu Reparaturen und Reservefonds, zu Verbesserungen und Neubeschaffungen, welche als nothwendig dargestellt werden, verwenden. Wir sagen nicht, daß solche Manöver auf Deutschen Eisenbahnen vorgekommen, wir hoffen, daß Deutsche Rechtlichkeit sie nicht wird aufkommen lassen — aber die Möglichkeit ist nicht in Abrede zu stellen. Denn was man die Theilnahme der Privatvereine an dem neuen Verkehrsmittel nennt, ist thatächlich nichts als die Ertheilung eines Monopols. Wenn ein Creditur zu hohe Preise stellt, so finden sich zehn Nachbarn die im Stande sind Pferd und Wagen anzuschaffen und den Vortheil zwischen sich und dem Publikum zu theilen. Aber welcher Nachbar wird eine Concurrenz-Eisenbahn bauen, welche Gesellschaft wird auch nur die Hunderttausende zu dem Versuche hergeben, mit eigenen Betriebsmitteln die Bahn zu befahren? In England ist dies gesetzlich zulässig, allein zum Glück für die Sicherheit der Reisenden ist von dieser Erlaubniß, so weit uns bekannt, noch nie Gebrauch gemacht worden. Die Größe des Unternehmens tödtet die Concurrenz.

Endlich würde der Staat als alleiniger Eisenbahnunternehmer noch einen großen Nachtheil der Gesellschaften beseitigt haben, wir meinen den verderblichen Actienschwindel. Wer noch vor zwei oder drei Jahren auf eine Eisenbahnunternehmung zeichnete, der brachte ein patriotisches Opfer, er setzte wenigstens das halbe Procent für die vorläufige Untersuchung daran. Wenn nun später, gegen alle Erwartung, die Actien selbst noch im Bau begriffener Bahnen über ihren Nominalwerth stiegen, wenn

das vermeintliche Opfer ein einträgliches Geschäft wurde, so ist der Gewinn hieraus den ursprünglichen Zeichnern wohl zu gönnen. Das Beispiel der Englischen Schienenwege hätte die Deutschen Unternehmer mißtrauisch machen müssen. Bei einem so viel regern Verkehr, bei so großen Handelsplätzen, welche nicht weiter von einander entfernt liegen als Leipzig und Magdeburg, bei der wohlhabenden Bevölkerung des Landes, und trotz der Wohlfeilheit des Eisens und der Kohle, rentirte anfangs fast keine Englische Bahn, und fast alle Actien standen dort unter pari. Freilich kostet eins in das andere gerechnet, die Deutsche Meile Eisenbahn in England 1 Million Thaler. Man hatte dort mit ungeheurem Aufwand gebaut, und jeder Ingenieur wünschte ein Römerwerk zu hinterlassen, welches die Nachwelt anstaunen, die Actionaire aber bezahlen sollten.

In Deutschland hingegen, wo man zwar auch einen oder den andern Lurustunnel sich hätte schenken können, betrug das Anlagecapital pro Meile durchschnittlich nur ein Viertel jener Summe, und alle Bahnen, deren Bau pro Meile nicht eine halbe Million gekostet, haben sich bisher als rentabel erwiesen. Ihre Einnahme kann in nächster Zukunft nur steigen, wenn nämlich die vereinzelt Bahnstrecken sich mehr und mehr zu einem zusammenhängenden System ausbilden, wenn der Transport der Güter besser geregelt sein wird, wenn die Chaussees, welche jetzt fast überall noch parallel mit den Schienenwegen hinziehen, wie es nothwendig der Fall sein wird, senkrecht auf sie zu führen, die steinernen Zweige des eisernen Hauptstammes bildend, endlich durch Vervollkommnung der Technik, namentlich der Heizmethode und durch Anwendung eines wohlfeileren Heizmittels. Es ist dabei nicht zu übersehen, daß das Capital in Eisenbahnanlagen mindestens ebenso sicher, wie in Grundbesitz oder Staatspapieren angelegt ist. Nur während des Baues würden kriegerische Conjunctionen der Unternehmung verderblich werden. Die vollendete Bahn aber wird bei einem ausbrechenden Kriege, wo schon alle Papiere im Cours sinken, nur mit vermehrter Thätigkeit arbeiten und mithin einen höhern Ertrag gewähren. Sie wird nur im Fall