

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 317.

Mittwoch, den 13. November.

1833.

### Ueber eine erste Leipziger Eisenbahn.

Da die Wahrheit immer aus der Verschiedenheit der Meinungen hervorgeht, so muß es in Bezug auf den wichtigen Gegenstand der Eisenbahnen wünschenswerth seyn, wenn jede Ansicht, die sich auf gute Gründe stützt, der Prüfung des gesammten Publicums vorgelegt wird.

Es wird daher hier eine, von den bis jetzt gemachten Vorschlägen abweichende Ansicht zu fernerer Beurtheilung mitgetheilt.

Wahrscheinlich ist es, daß das Beispiel einer ersten Eisenbahn mit Dampfwagen bei uns dieselbe Bauart, wie in England und Frankreich, erwecken wird, und daß eine solche, eben so wie die Liverpool-Manchester- und die St. Etienne-Bahn, das Signal eines patriotischen Wettseifers in solchen Unternehmungen seyn wird.

Wenn daher eine erste Bahn als Probe wünschenswerth und dringend ist, so muß ihr Resultat aber auch wirklich ermunternd seyn.

Hier liegt nun der Irrthum, aus welchem die Verschiedenheit der Ansichten entspringt.

Es ist nicht nothwendig, daß eine Bahn und zeigt, wie Dampfwagen vorüberfliegen; dazu würde eine halbe Meile hinreichen, wenn Zweifel vorhanden wären, und die Strecke einer Tagereise würde als Probe zu theuer bezahlt seyn. Die wahre Probe, die in Deutschland erforderlich ist, ist die, ob eine Bahn bei uns rentirt.

Im Sinne der erstgenannten Probe werden kleine Strecken vorgeschlagen, die bloß Localinteressen entsprechen, bloß eine Veränderung in der Transportweise hervorbringen, erst nach Verlauf von Zeit durch Vermehrung der Gewerbdthätigkeit eine gute Dividende aufbringen können und deshalb diejenige Probe, die so sehr Noth thut, eben so wenig seyn können, als die schon seit einigen Jahren voll-

dete Eisenbahn von Buttweiss nach Linz ein ganz ermunterndes Beispiel ist.

Eine Bahn, die keine neuen Handelswege eröffnet und bloß einen innern beschränkten Verkehr erleichtert, in dem sie die Transportkosten herabsetzt, kann noch lange Zeit hindurch keine bedeutende Dividende aufbringen, schadet dem Einen so viel, als sie dem Andern nützt, und hat mit diesen kleinen Interessen die ganze Opposition des Eigennutzes, die nur großen Interessen weicht, zu bekämpfen.

Die erste Eisenbahn muß durchaus in dieselbe Richtung geführt werden, wo die größte Ausdehnung der Geschäfte, der stärkste Verkehr und folglich der höchste Ertrag zu erwarten ist. Keine von den zuletzt besprochenen Eisenbahnen erfüllt diese Bedingungen.

Eine Bahn von der Elbe nach Leipzig würde diese kurzen Landtransporte beschleunigen und erleichtern; da sie aber auch, um sich sämtliche Transporte zuzueignen, um der Concurrenz der Fuhrleute zu begegnen, die Frachten bedeutend herabsetzen müßte, so könnte sie, ohngeachtet des gemeinnützigen und einst sehr folgereichen Zwecks, anfangs keine bedeutende Dividende geben. —

Eine Bahn von den Berggegenden nach Leipzig könnte eine Masse Steinkohlen nach der Stadt befördern. Da aber jetzt keine Kohlen hierher transportirt werden, so können Jahre vergehen, ehe solche Massen zu transportiren seyn werden, als die Kosten einer Eisenbahn erfordern; und bis dahin wird die Dividende nicht befriedigend seyn. Der Irrthum liegt hier darin, daß in andern Ländern, wie z. B. bei der Bahn von St. Etienne nach Lyon und an den Kohlenwerken, wo die ersten englischen Eisenbahnen entstanden sind, die jährlichen und täglichen Transporte von ungeheuern Massen Steinkohlen seit Generationen schon in voller Thätigkeit gewesen