

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N 286.

Sonnabend, den 13 October.

1838.

Bekanntmachung.

Die Herren Inhaber der laufenden und Mess-Conti's werden hiermit von dem unterzeichneten Hauptamte darauf aufmerksam gemacht, daß die Verzinsnisse der während der Messe verkauften Waarenposten oder an deren Stelle die Duplicat-Certificate spätestens
Donnerstags, den 18. October a. c., bis Abends 6 Uhr,
als an welchem Tage die Abschreibungstermin für gegenwärtige Messe abläuft, an die Conto-Buchhalterei einzureichen sind.
Lithographirte Formulare zu diesen Verzeichnissen können bei gedachter Buchhalterei in Empfang genommen werden.
Leipzig, den 12. October 1838.
Das Königl. Haupt-Steuer-Amt.

Den Gegnern der Eisenbahnen.

Eine kleine gebaltreiche Schrift „Deutschland und seine Eisenbahnen“ ist vor Kurzem im Verlage von Otto Wigand erschienen, die auf belehrende Weise die Erscheinungen zweckmäßig und vergleichend zusammenstellt, welche auf diesem Gebiete sich zeigen, und daran manches belehrende Wort knüpft. Ein solches richtet sie auch an die Gegner der Eisenbahnen, und wenn schon bei uns die Zahl derselben sich immer mehr und mehr zu verringern anfängt, so wird es doch vielleicht Manchem interessant sein, Etwas hierüber aus jenem interessantesten Schriftchen zu vernehmen, und somit sich mit denselben vorläufig bis zur vollständigen Lecture desselben bekannt zu machen. Gleich zu Anfang heißt es:

Die allgemeine Nützlichkeit der Eisenbahnen sollte wohl von Niemandem mehr bezweifelt werden, da sich bei nur einiger Aufmerksamkeit auf den Verkehr der verschiedenen Länder so augenfällig zeigt, welche günstigen Einfluß Transporterleichterungen auf das Gesamtwohl eines Staates von jeder ausgeübt haben. Es zeigen dies nicht etwa erst die Eisenbahnen, deren Erfolge nur seit 15 Jahren vorliegen, es beweisen auch schiffbare Ströme, Canäle und Chausséen seit Jahrhunderten schon, wie vortheilhaft sie für den allgemeinen Wohlstand und Gewerbleiß der Länder sind, die sich dieser schnellern Transportmittel erfreuen.

Bei alle dem giebt es auch in Deutschland noch Gegner der Eisenbahnen, denen sie unter andern auch zum Vorwurf machen, daß nur Capitalisten und Kaufleute davon Nutzen zögen, Gewerbetreibende, Bauern und Fuhrleute aber nur Schmälerung ihrer Nahrung davon zu erwarten hätten; der Capitalist wolle nur sein Geld vortheilhafter benutzen, und der Kaufmann durch schnelleres und wohlfeileres Herbeiziehen der Waaren gewinnen. Andere stellen wieder dagegen auf, daß Eisenbahnen nur in sehr ausgedehnten und wenig angebauteu Ländern, wie in Nordamerika und Rußland, an ihrem Platze wären, in Deutschland dagegen, wo größtentheils Dorf an Dorf und Stadt an Stadt greiher sei, könne man schon jetzt schnell genug von einem Orte zum andern kommen, ohne daß es solcher kostspieligen Baue, wie die der Eisenbahnen, bedürfe.

Aber gerade um deswillen, weil Deutschland voller gewerbetreibender Städte und Dörfer ist, wird die Anlage der Eisenbahnen um so nützlicher, indem Gewerbetreibenden Zeitersparniß über alles geht, die

Bahnen auch sofort nach ihrer Vollendung den Einfluß auf die allgemeine Wohlfahrt äußern, und den Ertrag sogleich bei ihrer Eröffnung gewähren, auf welchen bei dem Unternehmen gerechnet wurde, was nicht der Fall sein kann, wo Eisenbahnen in Gegenden angelegt werden, um den Anbau dieser zu erleichtern. Rußland fängt daher nicht in gering bevölkerten Provinzen an Eisenbahnen zu bauen, sondern vielmehr in den volkreichsten und angebauteu Gegenden, damit die Unternehmer durch den Gewinn, den diese sogleich nach ihrer Vollendung gewähren, ermuntert werden, Dampfstraßenbau auch nach den entferntern Ländersreichen hin zu unternehmen. Was nun die Vorwürfe betrifft, die man den Eisenbahnen hinsichtlich der Gewerbetreibenden zu machen sich bemüht, so hätte man gleichen Vorwurf aber auch den Chausséen machen können, die seit 50 Jahren in Deutschland entstanden. Denn durch die Anlage von Chausséen erlitten die Seiler, Sattler, Riemer, Wagner, Schmiede, Ostwirthe und Pferdehändler auch Einbuße an ihrem Verdienste. Auf den grundlosen Wegen nämlich, die Fuhrleute, Lohnkutscher und andere zu Wagen Reisende vor Einführung der Chausséen in Deutschland fast allenthalben zu passieren hatten, wurde an Wagen und Geschirre so viel ruiniert, daß daran in jeder Stadt, ja fast in jedem Dorfe, das berührt wurde, reparirt und theilweise ganz neu angeschafft werden mußte. Die Wiederherstellung zerbrochener Räder und Axen nöthigte die Fahrenden oft, mehre Tage in den Gasthöfen zu verweilen. Auf den grundlosen Wegen mußte das Vieh so übertrieben werden, daß nicht selten Pferde vor den Wagen todt niederfielen, und die Fuhrleute zu dem ersten besten Pferdehändler ihre Zuflucht nehmen und Pferde für jeden Preis kaufen mußten. Dadurch gewannen diese Gewerbetreibende allerdings ansehnlich, und es wurde für sie sehr fühlbar, als die Kunststraßen angelegt wurden, welche den Transport und das Fortkommen erleichtern. Manche Gasthöfe und Schmieden, die nun bei bessern Wegen überfahren wurden, verödeten ganz und konnten als solche nicht mehr bestehen.

Wer würde aber wohl die Chausséen deshalb vertheuern und als landverderblich bezeichnen wollen? — Deutschlands Wohlstand und Industrie hat nur dadurch gewonnen.

Noch mehr ist dies aber von dem noch weit schneller und bequemer Beförderungsmittel der Eisenbahnen zu erwarten; durch deren Einführung, wie die Erfahrung lehrt, die Gewerbe aller Art nur