

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 231.

Dienstag, den 18. August.

1840.

Der 18. August 1840.

Im Augustmonat des Jahres 1838 wurden auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn die Fahrten auf der ersten größern Strecke bis zur Station Wurzen eröffnet. Heute gleiten vor dem innern Blicke alle die Tage, die Stunden vorüber, in denen wir mit Jubel die größere Ausdehnung, die nahende Vollendung, die Vollendung des herrlichen Werkes selbst begrüßten, welches unvergänglichen Ruhm auf das sächsische Volk auch bei kommenden Geschlechtern bringen wird. Heute zieht die Erinnerung um so lebhafter an uns vorüber, da heute eine neue Epoche für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn beginnt. Wie trefflich sich auch das vaterländische Unternehmen bewährt haben möge; es stand vereinzelt da. Heute soll sich der erste Knoten schlingen, der unsere Stadt, der das gesammte sächsische Volk mit andern deutschen Volksstämmen aufs Neue in innigere Verbindung setzt. Die alte Handelsstraße zwischen Leipzig und dem Norden Deutschlands verjüngt sich heute. Sie war es, welche Leipzig zuerst der Rolle zuführte, die es vornehmlich in der Handelswelt spielt, und die seiner geographischen Lage so wenig entspricht. Bewohner Leipzigs werden heute die alte Magdeburg begrüßen, geführt zu ihr durch großartige Schöpfungen der neuern Zeit. Und wenn der alte Petersberg sich ihren Blicken zeigt, mögen sie dann im Geiste Konrad von Wettin auf seiner letzten Ruhestätte stehen sehen, segnend blicken auf die spätesten Enkel der deutschen Stämme, die so rühmlich das aufs Neue belebten, was er einst befördern half und für Leipzig insbesondere gegründet haben soll. Er, der Urahn unsers fürstlichen Geschlechts, war es, der in der ersten Hälfte des zwölften Jahrhunderts in Leipzig zuerst eine Niederlage von Salz und Korn errichtet haben soll, der dadurch veranlaßte, daß auch andere Kaufleute ihren Wohnsitz hier aufschlugen. Da fing Leipzigs Handel mit Halle und Magdeburg, mit dem Norden Deutschlands an, und allmählig knüpften sich an den von Konrads Sohne, Otto dem Reichen, erweiterten Marktbann, Leipzigs Messen. Ehre den Fürstengeschlechtern der deutschen Staaten, welche den Verkehr auf dieser alten Handelsstraße zu beleben wußten, indem sie das Gesamtinteresse deutscher Volksstämme erkannten. Ehre den Männern, welche deutscher Gemeinfinn berief, ihn zu vertreten. Sie haben ihre Aufgabe würdig gelöst. Aufdenn, Bewohner unserer Stadt! zum Grusse für die Freude aus Magdeburg. Nicht bloß das gewöhnliche Interesse des materiellen Verkehrs knüpft uns an sie; auch höhere Bande

fesseln das protestantische Leipzig an die alte Stadt. Der Erinnerung hält sie das hehre Beispiel freudigen Glaubensmuthes, der unter Lily's bluttriefendem Schwerte nicht erlosch, vor und die jetzt wandelnden Bewohner des Orts, dessen Märtyrthum einst Gustav Adolph stärkte, den die großen Reformatoren ihr Schatzkästlein nannten, geben, wie bekannt, in unsern Tagen einen neuen Beleg, wie sehr das Streben nach Geistesfreiheit sie durchdringt. Bewillkommnet sie mit jubelndem Grusse. Ein neues Band ist zwischen uns und unsern Nachbarn geknüpft. Eine neue Aera des Verkehrs mit ihnen beginnt. Möge Alles dazu beitragen, ihn sorgsam zu pflegen; denn diese Pflege ist Arbeit für die wahre Freiheit der Völker!

Ueber Extrafahrten auf der Eisenbahn.

Viele tadelnde Urtheile über die häufig auf der Leipzig-Dresdner Bahn vorkommenden Extrafahrten veranlassen einen ganz Unbetheiligten zu nachfolgenden Bemerkungen, da vielleicht den geschätzten Männern, welche an der Spitze unserer Eisenbahnverwaltung stehen, das Urtheil über diese Extrafahrten und die mit denselben verbundenen Uebelstände nicht zu Ohren kommen.

Hinsichtlich des Reinertrages einer Extrafahrt kann solcher nur sehr gering sein, und wenn die Direction erwägt, daß von 300 mit Extrafahrten reisenden Personen gewiß — wenn solche unterbleiben — 100 Personen mit gewöhnlichen Zügen fahren würden, so stellt sich ein viel größerer Vortheil für die Casse heraus. Extrafahrten liefern ein nur trügerisches Bild der Einnahme, da ihr gegenüber nicht die vermehrte Ausgabe steht. Der Hauptnutzen solcher Fahrten fällt nicht in die Casse der Eisenbahn, sondern in die Taschen der Unternehmer, und gewiß ist es nicht ehrenvoll für diese großartige Anstalt, wenn die Billets um die Hälfte, ja den vierten Theil des gewöhnlichen Fahrpreises auf den Straßen ~~zu~~ ^{zu} geboten werden; welchem Unfuge aber nicht gesteuert werden kann, da der Inhaber eines giltigen Fahrbillets solches allerdings zu jedem ihm beliebigen Preise zu verkaufen berechtigt ist. Sollte es nicht — ohne dem Urtheile erfahrener Männer vorzugreifen zu wollen — zweckmäßiger sein, das Fahren kleinerer Gesellschaften, zu deren Fortschaffung größtentheils die gewöhnlichen Transportmittel ausreichen würden, zu erleichtern? Die Einnahmen würden auf diese Weise jedenfalls erhöht, ohne daß die Unkosten bedeutend vermehrt würden. Wenn zum Beispiel die Direction