

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 279.

Montag, den 5. October.

1840.

Die Eisenbahn vergrößert die Entfernung zwischen Halle und Leipzig *).

Unter den 26,000 Einwohnern von Halle sind gewiß wenige so stumpf für höhere Interessen, daß sie nicht seit dem 6. Juli 1836 freudig hoffend und ungeduldig harrend der verkündigten Eisenbahnverbindung mit Magdeburg und Leipzig entgegengesehen hätten. Wir sollten an die Thore des industriellen Leipzig gerückt werden; die beiden Schwesteruniversitäten sollten in regem, zuvor nur allzusehr entbehrtem Verkehr sich wechselseitig anspornen, der Umsatz der Waaren, die Centralisation des Buchhandels, der Zusammenfluß bedeutender Fremden, wodurch die Nachbarstadt vor so vielen zahlreicher bevölkerten Städten Deutschlands sich auszeichnet, Alles sollte unser Gemeingut werden. Das anmuthige Dresden mit seinem Reichthume an Kunstschätzen dachten wir uns bis auf die Entfernung von 4—5 Stunden nahe gebracht und jeden Ausflug nach Schlesien oder Böhmen um eine reichliche Tagesreise abgekürzt.

Ein großer Theil dieser Vortheile ist in Folge befremdender Einrichtungen nicht eingetreten, ja, wenn in wenig Tagen die Aufhebung des Postamtes Schkeuditz erfolgt sein wird, ist unsre Verbindung mit Leipzig und den östlich von dort gelegenen Orten in mehrfacher Hinsicht eine unbequemere als zu der Zeit, wo noch keine Eisenbahn bestand. Die gehofften Vortheile sind nicht eingetreten: denn wer hätte nicht vorausgesehen, daß er bei einer Ersparniß von 6—8 Stunden der Fahrzeit, um in Leipzig Geschäften und Vergnügungen eben so viel Zeit als sonst zu widmen, nur einen halben Tag von Halle werde abwesend sein müssen, während er früher einen ganzen bedurfte. Nur die eigentlichen Wintermonate wurden allenfalls von dieser Voraussetzung ausgenommen. Bei einer Abfahrt um 12 oder 2 (je nachdem in Halle oder Leipzig zu Mittag gegessen werden sollte) und einer Rückfahrt um 6 oder 7 wären uns 3—6 Stunden Aufenthalt geblieben, die

*) Dieser Artikel ist der Magdeburger Zeitung am 30. August zugesandt, dem Verf. aber nach 11 Tagen mit dem Bemerken zurückgeschickt, daß der Chef der dortigen Censurbehörde den Abdruck in jener Zeitung nicht gewünscht habe. Zur Erläuterung kann die Notiz dienen, daß gedachter Chef zugleich Vorgesetzter bei dem Directorium der Magdeburg-Göthens-Halle-Leipziger Eisenbahn ist. Hierauf erschien dieser Artikel im 38. Stück des Halle'schen patriotischen Wochenblattes. Dieses in Leipzig vielleicht weniger bekannte Blatt ist dem Red. des Tageblattes nicht ein, sondern mehrere Male mit dem Wunsche übersandt worden, doch ja den Aufsatz in das Tageblatt aufzunehmen. Wir können diesem Wunsche um so eher nach, da eines Theils der Verf. sich g. n. hat, und also Thatsachen vertreten mag, andern Theils aber doch unser Leipzig an diesem Aufsatze ein besonderes Interesse nehmen könnte. —

in den meisten Fällen genügt oder doch zu baldiger Wiederholung der Fahrt veranlaßt haben würden. Gar Manche verabredeten schon Nachmittagspartien in das Rosenthal und nicht Wenige hofften, nach dem Schlusse des Theaters noch zu nächtllicher Heimsfahrt einen Wagenzug bereit zu finden. — Die Bevölkerung von Halle besteht zu einem unendlich kleinen Theile aus geschäftslosen Reichen, die eben so gern einen ganzen als einen halben Tag auf ihr Vergnügen verwenden, die auch bei oft wiederholtem Besuche nichts dagegen einzuwenden haben, vom Morgen bis zum Mittag in den Leipziger Hostels zu verweilen; die große Mehrzahl ist darauf gewiesen, Zeit und Geld zusammenzuhalten, und Erholung und Vergnügen sich nur nach beendeter Arbeit zu gönnen. Von diesen aber sind Unzählige, die literarische, commerciale und andere Verbindungen mit Leipzig entweder schon haben, oder einzugehen nur die günstige Gelegenheit abwarten. Nun ist der Vormittag hier wie überall der Berufsthätigkeit vorzugsweise gewidmet; in die Vormittagsstunden fallen die Sitzungen und Termine der Beamten, die Hauptvorlesungen der Universität. Wie groß also war unser Erstaunen, als wir vernahmen, die späteste Rückfahrt von Leipzig solle mitten im Nachmittage, um 4 Uhr, stattfinden und Vergnügen und Geschäft dort auf das Unwillkommenste unterbrechen, ohne den hierher Zurückgekehrten für den Rest des Tages rechte Arbeitslust zu lassen. Die letzten Dampfwagenfahrten zwischen Berlin und Potsdam geschehen bekanntlich in später Nachtstunde und in England wird auf den Eisenbahnen die ganzen Nächte hindurch gefahren. Warum, was dort ohne Nachtheil geschieht, nicht auch hier thunlich sein soll, ist nicht abzusehn. Würden indeß die vielleicht größeren Kosten oder würden etwaige Gefahr gescheut, so könnte doch einer nächtllichen Rückfahrt mit Pferden (wie zwischen Nürnberg und Fürth) schwerlich ein Bedenken entgegenstehen. Aber, den Wunsch einer Fahrt zu später Stunde selbst ganz bei Seite gesetzt, so läßt sich doch nicht wohl begreifen, warum nicht ein Wagenzug etwa um 6 Uhr Abends von Leipzig nach Halle soll abgehen können. Noch zu Ende Septembers dauert helle Dämmerung bis gegen 7 Uhr, auch pflegt der Wagenzug, der Magdeburg um 3 Uhr verläßt, erst um oder gegen 6 Uhr von Halle nach Leipzig zu gehen; um diese Zeit zu fahren, muß also doch für thunlich erachtet werden. Zwar wird versichert, die Fahrstunden seien so wie geschehen bestimmt worden, weil ja doch in wenig Monaten der Winter mit seinen kurzen Tagen kommen werde. So löblich nun aber diese Voraussicht ist, so führt sie doch zu der Consequenz, im Februar die Fahrten früh um 4 und Abends um 8 Uhr