

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 ungeheuerem Aufwand gebaut, und jeder Ingenieur wünschte ein Admerwerk zu hinterlassen, welches die Nachwelt anstaunen, die Actionaire aber bezahlen sollten.

In Deutschland hingegen, wo man zwar auch einen oder den andern Luxustunnel 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 hingleiten, 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 durch Anwendung eines wohlfeilen Heizmittels. Es ist dabei nicht zu übersehen, daß Capital in Eisenbahnanlagen mindestens ebenso sicher, wie in Grundbesitz oder in 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 der Invasion, und auch dann nur, wenn das Terrain, welches sie durchzieht, zum Kriegsschauplatz geworden ist, keine Zinsen für die Unternehmer mehr tragen, ohne daß jedoch das Capital selbst gefährdet wäre. Nichts ist leichter als den Betrieb einer Bahn durch eine geringe Beschädigung an irgend einem Punkte ihrer Ausdehnung zu unterbrechen. Den Bahndörper selbst aber gründlich zu zerstören, setzt einen Aufwand von Zeit und Kräften voraus, welcher dem der Anlage ziemlich gleich kommen müßte. Sind daher nur die Locomotiven und Wagen irgendwo sicher unterzubringen, so wird nach leichten Reparaturen der Dienst auf der Eisenbahn sofort wieder beginnen. In dieser Beziehung ist es von hoher Wichtigkeit für den Staat, die längern Linien in die festen Plätze selbst hinein zu leiten und dort für hinreichenden Raum zu sorgen, um die genannten Betriebsmittel aufnehmen und sicher stellen zu können. Denn wer über die Locomotiven und Wagen gebietet, wird auch die Bahn, sobald sie nicht unmittelbar vom Gegner besetzt ist, nach geringen Vorbereitungen für sich benutzen können. Eisenbahnen, welche in der Nähe von Festungen vorüberziehen, dienen nur dazu, dem Feinde die Heranschaffung des Belagerungsmaterials und die Ernährung und Ergänzung des Belagerungscorps zu erleichtern.

Wenn also die Richtung einer Eisenbahn zweckmäßig ge-

wählt war, wenn sie wirklich dem Bedürfnisse eines großen Verkehrs entsprach, und wenn die Anlegung des verwendeten Capitals vorzugsweise als eine gesicherte angesehen werden darf, wenn endlich das Unternehmen erfahrungsmäßig 6, 8 und 10 Procent eintrug, so war es ganz natürlich, daß der Cours der Actien auf 50 oder 100 Procent über den Nennwerth stieg, und es ist noch sehr die Frage, ob der Preis der Actien solcher Bahnen, welche wirklich im Betriebe stehen, an der Börse jemals ihren wirklichen Werth überstiegen haben.

Der gute Erfolg der ersten Unternehmungen forderte zur Nachahmung auf. Mancher ursprüngliche Zeichner hatte von seinem Rechte, Actien zu nehmen, gar keinen Gebrauch gemacht. Er hatte die Sache gefördert als sie zweifelhaft war, das Verdienst war sein, der Vortheil fiel den Speculanten zu. Bei dem fortwährenden Steigen der Actien wurden durch Scheinkäufe ungeheure Gewinne gemacht, welche fast nur den Börsenmännern zu Gute kamen. Jetzt fing man an die Eisenbahnen der Actien wegen zu projectiren. Man achtete nicht darauf, daß offenbar die dem Bedürfnis entsprechendsten, die lucrativsten Strecken von den Privatgesellschaften vorweg genommen waren. Jede Richtung war gleich gut, wenn es nur Actien gab. War es zwei Jahre früher unendlich schwierig gewesen das dringend nöthigste Capital für Bahnen aufzutreiben, deren Zweckmäßigkeit in den mühsamsten Berechnungen des Verkehrs, und gegründet auf die sorgfältigste Aufnahme dargelegt wurde, so fehlte es keinem nur irgend plausiblen Unternehmen an Zeichnungen. Es wurden Eisenbahnen zwischen Städten zweiter und dritter Ordnung vorgeschlagen, und ehe noch einmal der Tract generell nivellirt, ehe man nur nach den Verkehrsverhältnissen gefragt, war das Doppelte der erforderlichen Summe gezeichnet, und zwar bei zwei, selbst drei Gesellschaften gezeichnet, welche sich um den Vorzug stritten, eine solche Bahn bauen, oder richtiger, die Actien zu derselben ausgeben zu dürfen. Privatleute zeichneten Hunderttausende, welche nicht im Stande gewesen wären auch nur die erste Einzahlung zu leisten; sie konnten ja an der Börse die bloßen Zusicherungsscheine schon mit bedeutendem Aufgeld verkaufen!

Wir erinnern hier nur an die Bahnen, welche allein in den Herzogthümern Schleswig und Holstein vorgeschlagen worden sind. Da giebt es eine Rendsburg, Neumünster, eine Rendsburg, Friedrichstädter Bahn, Eckernförde sollte mit Kiel und mit Schleswig, Flensburg mit Husum, Isehoe mit Heyde und Glückstadt, Rendsburg mit Schleswig durch Schienenwege verbunden werden. Nicht viel fehlt, so werden alle Vicinalwege, die sich freilich in kläglichem Zustande befinden, in Eisenbahnen umgewandelt sein. Dies alles in einem Lande ohne Manufacturen und Fabriken, in welchem noch nicht eine einzige durchgehende Chaussee vorhanden ist, auf Entfernungen von fünf bis sechs Meilen, zwischen Städten, welche keine 5 bis 6000 Einwohner zählen, und die zum Theil auf dem Seewege in wohlfeilerer Verbindung mit einander stehen. Nur eine Richtung finden wir unter den vielen projectirten nicht genannt, diejenige welche eine der rentabelsten in Deutschland abgeben würde, die kürzeste Verbindung durch ein sehr günstiges Terrain zwischen Ost- und Nordsee, die Bahn von Lübeck nach Hamburg. Diese von den Handelsverhältnissen und von der Natur gleich bestimmt vorgezeichnete Linie, welche allein

das  
ist d  
eines  
biet  
daß  
laged  
die h  
gerin  
Actie  
kaufe  
lich  
genar  
keine  
cent  
cent  
nie  
Eisen  
nur  
groß  
Verb  
vorg  
land  
Bah  
sicht  
Actie  
mun  
Pap  
Bor  
zuseh  
sen  
fisch  
Zuk  
vern  
Ken  
aber  
die  
Beg  
Dec  
fran  
sein  
Har  
Eise  
Ma  
und  
in  
zu  
Ne  
the  
un  
hei