

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 197.

Donnerstag, den 16. Juli.

1846.

Tagesbefehl

an die Communalgarde zu Leipzig den 14. Juli 1846.

Zur vierten diesjährigen Uebung, welche am 10. d. M. wegen ungünstiger Witterung unterbleiben mußte, rückt das vierte Bataillon
Montag den 20. Juli
aus, und verbleibt es in Betreff des Ausrückens bei den im Tagesbefehle vom 2. Juli erlassenen Bestimmungen.

Der Commandant der Communalgarde.
S. W. Neumeister.

Ueber Eilzüge auf unseren Eisenbahnen

enthält das Dresdner Tageblatt einen Aufsatz, in welchem die Beschleunigungsprincipien, welche man in England in dieser Hinsicht befolgt, zu realisiren empfohlen wird: vorzüglich 1) Hauptfahrten ohne Unterbrechung von einem Hauptpunkte zum andern, 2) regelmäßige Nachtfahrten. Es wird hierbei Centralisation der Bahnhöfe an einem Orte zur Vermeidung des Umpackens, und möglichstes Ineinandergreifen des Ankommens und Abgehens derzüge vorausgesetzt. Die Vergrößerung des Schienennetzes erheische dies. „Wenn ich bedenke — sagt der Vf. — daß man nächstes Jahr schon von Breslau nach Paris (über Dresden, Leipzig, Magdeburg, Hannover, Köln, Aachen und Lillo) und von Triest nach Hamburg (über Grätz, Wien, Brünn, Breslau und Berlin) fahren kann, also zwei Strecken von etwa 209 und 240 Meilen, so wird mir Angst vor dem deutschen Phlegma. In England würde man diese Strecke ganz bequem in zwei Tagen fahren, und natürlich bloß an den Hauptpunkten halten. Aber wir Deutsche werden mindestens 4—5 Tage brauchen: denn die Nacht ist Niemand's Freund und „Sacht kommt ja auch nach.“ — Die Eilzüge — heißt es dann weiter — sollten nur bestimmt sein für die, welche erhöhte Taxe zahlen, für alle Briefe und Zeitungen, für alle recommandirte Waaren und Gelder. Auf längeren Bahnen in ganz gerader Linie dürfte in der Stunde nicht unter 10, auf Bahnen mit Kurven oder mit bedeutenden Steigungen nicht unter 8 deutsche Meilen gefahren werden. Diese Forderung ist nicht zu hoch gestellt, wenn man bedenkt, daß man von Leipzig nach Dresden und umgekehrt, also auf einer Kurvendahn ausnahmsweise schon Eilzüge von 1½ Stunde auf 15½ Meile gemacht hat. Bei solchen Zügen darf man natürlich bloß wenig Waggons anhängen, auch können sie bloß bei Tag gehen, und bei Nacht würde nur die Geschwindigkeit unserer gewöhnlichen Züge zulässig sein.“ — Der Verfasser verlangt außerdem noch gleiche Spurweite aller Bahnen und ein noch größeres gegenseitiges Verständigen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften, zu welchem Zwecke er einen jährlichen Generalcongrès von Deputirten derselben in Leipzig oder Frankfurt vorschlägt.

Der Ansicht des Verfassers nach würden also zweierlei Arten

von Zügen einzurichten sein: 1) durchgehende, welche von dem einen zum andern Endpunkte einer Eisenbahnlinie, des Tages mit erhöhter Schnelligkeit, des Nachts mit der gewöhnlichen zu gehen und nur an den Hauptpunkten, aber auch da wohl nur kurze Zeit zu halten hätten. Sie wären für Briefe und Zeitungen, für recommandirte Waaren u. Gelder, und Personen gegen erhöhte Preise bestimmt. 2) Solche, die nur auf einzelnen Strecken dieser Bahnlinie nur des Tages und mit gewöhnlicher Schnelligkeit gingen, an mehreren Punkten hielten, und zur Beförderung von Personen, die nicht ausnahmsweise jener ersten Art von Zügen sich bedienen wollten, so wie von Gütern (die recommandirten Sendungen abgerechnet) bestimmt wären. Hiermit wird das ganze jetzige System um einen Grad gesteigert: denn da man nicht annehmen darf, daß der Verf. noch eine dritte Classe von Zügen in den jetzt gewöhnlichen Güterzügen bestehen lassen will, so würde die von ihm vorgeschlagene erste Classe an die Stelle der jetzigen Post- und Eilzüge, die zweite an die der jetzigen Güterzüge treten.

So richtig das Princip ist, welches dem Verfasser zu einer solchen Steigerung Veranlassung giebt, so glauben wir doch, daß es nur unter manchen Modificationen ausgeführt werden kann. Es ist nämlich bei dem Vorschlage des Verfassers nicht bedacht, daß die Eisenbahnlinien sich vielfach kreuzen und daß deshalb nicht bloß eine west-östliche und eine süd-nördliche Bahnlinie angenommen und als alleinige Grundlage der Zugverbindungen hingestellt werden kann, sondern daß auch die gegenseitigen Verzweigungen und Gliederungen der Eisenbahnen hier berücksichtigt werden müssen. Sonst könnte es dahin kommen, daß die schnellere Beförderung der Briefe von Breslau nach Paris auf Unkosten der der Briefe von Leipzig nach Berlin stattfände, da der Weg der letzteren nicht in einer jener Hauptbahnlinien, wie sie der Verfasser annimmt, liegt. Bei dieser Briefbeförderung können aber auch außerdem die Interessen des Postfiscus der einzelnen Staaten hemmend eintreten, und es wäre z. B. leicht möglich, daß die Briefe von Breslau nach Paris dann nicht über Dresden, Leipzig, Magdeburg, sondern über Frankfurt, Berlin, Magdeburg dirigirt würden.