

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 222.

Montag, den 10. August.

1846.

### Die deutschen Eisenbahnen.

Das deutsche Eisenbahnen erweitert und vervollständigt sich fast mit jedem Monate. Wahrscheinlich schon im nächsten Jahre wird man von Triest bis Kiel, von München bis an die Nordgrenze Bayerns, von Basel bis Frankfurt a. M., von Eöln bis Stettin, von Hamburg durch Hannover und Sachsen oder über Berlin bis an die österreichisch-schlesische Grenze, und aus Preußen und Hannover bis in die Mitte Deutschlands, nach Thüringen, auf Eisenwegen gelangen. Hätte man in Kurhessen sich nicht verspätet, so würden auch Frankfurt a. M. und Leipzig schon im nächsten Jahre durch eine Eisenbahnlinie verbunden sein. Diese Thätigkeit für Benutzung der größten Erfindung der Neuzeit zu Hebung des Verkehrs auf deutschem Boden ist höchst erfreulich; Staatsverwaltungen und Privatgesellschaften wetteifern, hierin keinem Lande der Erde nachzustehen, und es ist nur zu bedauern, daß diese gute Sache ihre Schattenseite des Actien-Schwindels, trotz aller traurigen Erfahrungen, welche diese für Tausende herbeigeführt, noch immer nicht ganz abgestreift hat. Noch immer sehen wir an den deutschen Börsen und in öffentlichen Blättern Versuche anstellen, Leichtgläubige über den künftigen wahren Werth der Eisenbahn-papiere zu täuschen. Besonders so oft ein neues, dem schon vorhandenen Eisenbahnen sich einordnendes Unternehmen auf dem Privatwege versucht werden soll, wird das Spiel der Täuschung wieder versucht. Leute, denen es ganz einerlei ist, ob Eisenbahnen gebaut werden oder nicht, die nur am steigenden oder fallenden Werthe der Eisenbahnactien, als einem Handelsartikel, Interesse haben, wissen dann die Preise der Actien durch allerlei künstliche Mittel hoch oder niedrig zu treiben; aber wenn es dazu kommt, wirkliches Geld für die Papier-Nennwerthe zu schaffen, fangen sie sich oft in der selbst gestellten Falle. Es ist von Anfang des Eisenbahnbaues in Deutschland an viel vor diesem Schwindelgeiste gewarnt worden; aber mit wenig Erfolg. Die Erfahrung hat dabei mehr gethan; denn die Meisten wollen einmal durch Schäden klug werden. Hätten gleich anfangs die deutschen Staatsverwaltungen einträchtig den Muth gehabt, die große Sache ganz in die Hand zu nehmen, wie es jetzt Oesterreich, Bayern, Württemberg, Baden, Hannover und Braunschweig in ihren Staaten gethan haben, so wäre dieser Uebelstand vermieden worden.

Aber etwas Anderes und Schlimmeres wäre dann auch vermieden worden: das vorschnelle Entstehen mancher Eisenbahnen in nicht unbedingt nothwendiger und erspriesslicher Richtung. Der Wunsch, an den Vortheilen dieses neuen Verkehrsmittels unmittelbar Theil zu nehmen, ist allerwärts so natürlich, daß die Nützlichkeit seiner Erfüllung für das allgemeine Beste von

Einzelnen nicht immer genau genug abgewogen wird. Sie vereinigen sich in stürmischen Bitten um die Staatserlaubnis zu dem Unternehmen und der Staat giebt diese; denn seine Kassen laufen ja keine Gefahr dabei; — im Falle die Kräfte der Unternehmer künftig der Erhaltung der Anlage nicht gewachsen sein sollten, so bleibt ihm ja die sichere Aussicht, das Ganze nur zu dessen wahren Werthe zu übernehmen, und die patriotischen oder gewinnsüchtigen, aber getäuschten Theilnehmer allein den Verlust tragen zu lassen. Wenn überall die Staaten Deutschlands nach gemeinschaftlichem Hauptplane Eisenbahnen gebaut hätten, so würden wir zwar etwas langsamer in den Genuß ihrer Vortheile eingetreten sein; aber es würden Millionen erspart und wohl manche Eisenbahnstrecke anders angelegt worden sein. Schon jetzt weiß man aus Erfahrung, daß Eisenbahnen einen mäßigen Zins von etwa vier Procent ihres Anlagecapitals nur dann abwerfen können, wenn sie vor paralleler Concurrenz gesichert bleiben. Sobald man von Berlin über Potsdam und Magdeburg nach Braunschweig fahren kann, muß die Berlin-Anhalter Bahn in ihrem Ertrage sinken, und wenn der Anlegung einer Bahn von Halle über Nordhausen nach Cassel wirklich die Staatserlaubnis zu Theil würde, so müßte unausbleiblich die Bahn von Halle durch Thüringen nach Kurhessen einen Theil der gehofften Menge von Reisenden und Gütern entbehren.

Möchte man sich doch überall in Deutschland immer klarer darüber verständigen, daß Eisenbahnen selbst kein Gegenstand der Speculation sein oder werden dürfen, wenn ihre wahren, großen Vortheile einem Lande ungeschmälert zu Theil werden sollen. Auch die beklagenswerthen Unglücksfälle auf denselben, die aus andern Ländern berichtet werden, scheinen in der Speculation der Unternehmer ihren ersten Grund zu haben. Wenn vor Allem gewonnen werden soll, um die Actien einer Bahn auf einer gewissen Höhe zu erhalten, so kann natürlich Vieles nicht so genau genommen werden und Leben und Glück von Menschen tritt dabei in den Hintergrund. Zur Ehre der deutschen Eisenbahn-Unternehmungen, sowohl derer für Staats- als für Privat-Rechnung, hat bis jetzt, nach den Erfolgen zu schließen, die dem Deutschen eigenthümliche Vorsicht und Bedachtsamkeit auch bei der Dampfseile dem Leichtsinne noch nicht Platz gemacht, und es ist sehr zu wünschen, daß es so bleibe.

(Allg. Anz. der Deutschen.)