



A u f r u f
an unsere
Mitbürger in Sachsen
die
Anlage einer Eisenbahn
zwischen
Dresden und Leipzig
betreffend.

Da diese Schrift gratis ausgetheilt wird, so bittet man zur möglichsten
Verbreitung derselben beizutragen.

Hist. Saxon.

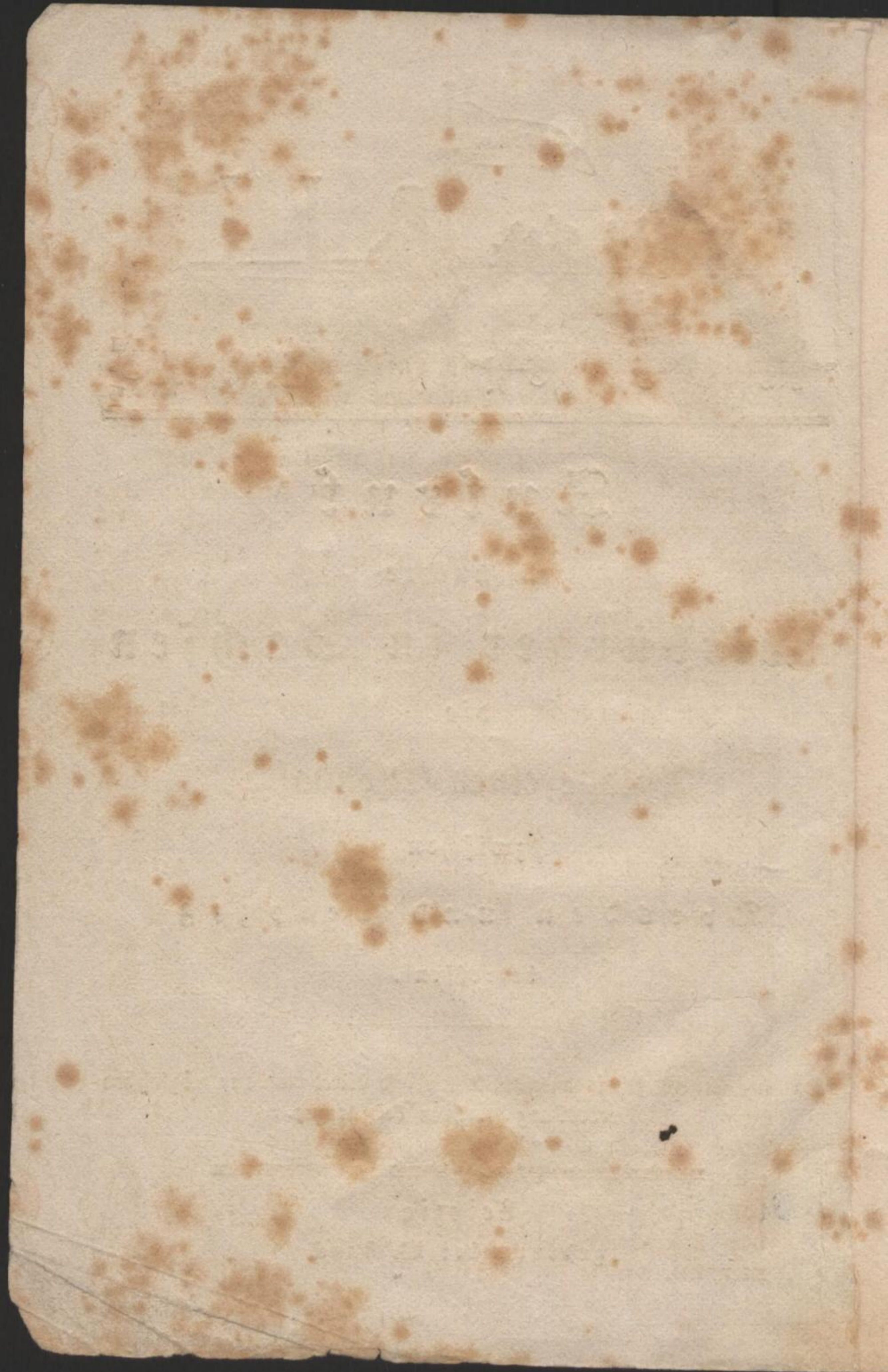
M.

565/14

Leipzig

gedruckt bei W. Haack.

[1833]



Die große Angelegenheit von Leipzig und Sachsen, ja von ganz Deutschland, die Sache der Eisenbahnen, hat bei unserer eben so aufgeklärten als wohlwollenden Regierung die gewünschte Aufmerksamkeit und Unterstützung gefunden. In Folge unserer unterthänigsten Eingabe sind bereits technische Vorarbeiten vorgenommen worden, und wir hoffen demnächst die über Erwarten günstigen Resultate derselben dem Publikum vorlegen zu dürfen. Auch ist schon der Inhalt einer so eben publicirten Bekanntmachung des hochweisen Rathes unserer Stadt als ein günstiges Zeichen für den raschen Fortgang dieser Angelegenheit zu betrachten.

Im ächten Geist einer constitutionellen Regierung, eines aufgeklärten und gewerbfleißigen Volks wird dieses Unternehmen der Wirksamkeit und dem Eifer der Privaten überlassen. Ihrer Seite aber, dazu haben wir die beste Hoffnung, wird die Staatsregierung da fördernd und helfend uns die Hand reichen, wo es gilt, Hemmnisse zu entfernen und das Unternehmen zu schützen.

Mitbürger! wir sind früher zusammengetreten, um in einer gemeinschaftlichen Eingabe die Regierung um Protection und Unterstützung einer Unternehmung zu bitten, die unser aller Wohl betrifft. Unser Vaterland, das gewerbreiche und thätige Sachsen, ein Land, das durch seine natürlichen Reichthümer, wie durch die Tüchtigkeit seiner Bewohner und durch seine Vorschritte in Wissenschaft und Kunst und in allen Nahrungszweigen, berufen ist, mit den ersten Ländern der Erde zu wetteifern, hat sich uns durch seine Repräsentanten zur Seite gestellt. Ganz Deutschland hat mit Beifall diese Stimme von einem Punkt aus vernommen, welcher für die gesammte deutsche Industrie in allen

Beziehungen einer der wichtigsten ist, und von wo es billig in dieser National-Angelegenheit ein großes Beispiel erwartet. Jetzt, wo die Regierung uns in jeder Hinsicht willfährig entgegen kommt, fordern unsere Ehre wie unser Interesse, daß wir mit Eifer und Ernst, aber auch mit Besonnenheit und Ueberlegung, auf der begonnenen Bahn vorwärts schreiten.

Noch, Mitbürger! ist die Rede nicht von Subscriptionen, oder von Geldopfern, oder von Ausführung bereits gefaßter Pläne. Diese Angelegenheit ist nicht in den Händen von Speculanten, denen nur darum zu thun ist, ihren Vortheil von der Unternehmung zu ziehen, gleichviel sey es auf Kosten, oder zum Vortheil derjenigen, die sie überredet haben, Geld zu ihrer Disposition zu stellen. In der That steht hier in diesem Augenblicke Niemand an der Spitze. Diejenigen, die sich der Sache bisher am meisten angenommen, haben sich in der Ueberzeugung zurückgezogen, daß, soll das Unternehmen gedeihlichen Fortgang gewinnen, die Leitung desselben in die Hände von Männern kommen muß, die durch freie Wahl der gesammten Einwohnerschaft unserer Stadt zu diesem Zweck besonders auserkohren sind.

Vorerst handelt es sich bloß um eine Vorbereitungs-Maßregel. Eine Committee soll erwählt werden, welche von den, bisher von der Regierung angeordneten, Vorarbeitern Einsicht nehme, und was noch zu thun übrig bleibt, besorge und ergänze.

Diese Committee soll nicht bloß die Route von Leipzig nach Dresden nach allen Beziehungen untersuchen, sondern auch den andern Routen, welche bereits zur Sprache gekommen sind, oder noch in Anregung kommen dürften, ihre Aufmerksamkeit widmen. Sie soll das Gutachten von Sachverständigen über jeden hier besonders in Frage kommenden Umstand einziehen, mit dem Ausland über die Art und Weise der dort zur Ausführung gekommenen Unternehmungen, und über die neuesten Erfahrungen und Erfindungen in Correspondenz treten, die Ansichten und Vorschläge, die ihr von einzelnen Bürgern zugestellt werden dürften, reiflicher Ueberlegung und Prüfung würdigen, die erforderlichen Be-

rechnungen entwerfen, und dann an das Publicum einen, auf solide Grundlagen gestützten Bericht erstatten.

Erst auf diesen Bericht wird das Publicum durch Subscription oder Nichtsubscription entscheiden, ob etwas geschehen soll oder nicht.

Bei so vorsichtigem Benehmen werden wir hoffentlich die Klippen vermeiden, an welchen diejenigen so häufig zu scheitern pflegen, die, ohne sich gründlich orientirt zu haben, sich auf die unbekanntee See neuer Unternehmungen wagen.

Mitbürger! Diejenigen, die diese Worte an euch zu richten sich die Freiheit nehmen, sind weder Enthusiasten noch Ideologen; sie sind Geschäftsmänner, und wissen wohl, daß, wie sehr man sich die Ehre seines Vaterlandes und die öffentliche Wohlfahrt zu Herzen nehme, bei Privatunternehmungen noch andere Rücksichten und andere Pflichten in Betracht kommen. Wir selbst sind gesonnen, einen Stein zu diesem Gebäude zu tragen, und wir betrachten daher die Sache aus dem Gesichtspunkte, aus welchem sie von wohlgesinnten Capitalisten betrachtet werden muß. Nach unserer Ansicht kann sie nur dann Gegenstand der Privatunternehmung werden, wenn sie neben dem öffentlichen Wohl auch das Wohl der Unternehmer zu befördern verspricht. Sie wird also auf jeden Fall die landesüblichen Zinsen tragen und dann noch Aussicht auf eine ansehnliche Prämie gewähren müssen. Im entgegengesetzten Falle möchte die Anlegung von Eisenbahnen wohl eine verdienstliche, eine empfehlenswerthe, eine das öffentliche Wohl sehr fördernde Sache seyn, aber ihrer Natur nach, gleich den Chaussees, sich nur für die Regie der Regierungen eignen.

Liegt jedoch in den Erfahrungen anderer Länder, und in unsern Localverhältnissen zureichender Beweis, daß die Anforderungen, die wir an diese Art Unternehmungen in unserer Eigenschaft als Geschäftsleute oder Capitalisten machen müssen, befriedigt werden, so ist es zugleich Sache der Ehre und Bürgerpflicht eines jeden von uns, seine Hand mit an's Werk zu legen. Soll Deutschland, dieses Land der Aufklärung und der Cultur, des Fleißes und der Beharrlichkeit, dessen Seestädte einst den Welthandel geführt,

und dessen Binnenstädte vor allen andern europäischen Gemeinwesen durch Gewerbefleiß, neue Erfindungen, Kunst und Reichthum sich hervorgethan, ewig den Fremden die Schleppe tragen? Sollen die Fürsten den Städten vergebens ein großes Beispiel der Vereinigung gegeben, sollen sie uns umsonst einen Markt von zweiundzwanzig Millionen Menschen aufgeschlossen haben? Sollen wir nur die Lasten dieser Vereinigung tragen, und nicht auch nach ihren Vortheilen greifen? Wo aber soll der deutsche Unternehmungsgeist wieder geboren werden, wenn nicht hier, wo die Menschen und die Waaren von allen Enden Deutschlands dreimal im Jahre zusammenströmen?

Zunächst kommt es nach unserer Ansicht darauf an, zu untersuchen, ob überhaupt die Localität von Leipzig eine Route darbiete, welche folgenden Zwecken entspricht:

1) Daß eine auf derselben zu errichtende Eisenbahn dem Handel, Gewerbe und Verkehr der vorzüglichsten sächsischen Städte und des Landes voraussichtlich bedeutenden Vortheil bringt.

2) Daß diese Eisenbahn dem Unternehmen nicht nur Deckung der Interessen des Anlage-Capitals, sondern auch Aussicht auf eine ansehnliche Prämie gewährt.

3) Daß der Anlegung derselben keinerlei Hindernisse im Wege stehen, daß sie schnell von Statten gehen, und nicht nur sogleich nach ihrer Beendigung, sondern auch während des Baues theilweise in Gang gesetzt werden kann, so daß sich die staatswirthschaftlichen sowohl, als die finanziellen Vortheile des Unternehmens, in möglichst kurzer Frist, auf unzweifelhafte Weise an den Tag stellen.

Indem wir die nachstehenden Bemerkungen beifügen, sind wir weit entfernt, den Arbeiten und dem Urtheile der zu erwählenden Committee vorzugreifen; wir haben dabei nur die Absicht, unsere eigene Ueberzeugung von der Wichtigkeit der Eisenbahnen für unser Vaterland, und von der Wichtigkeit dessen, was bisher dagegen vorgebracht worden ist, unsern Mitbürgern mitzutheilen, und sie dadurch zur Mitwirkung bei der bevorstehenden Wahl, und für den Fall, daß die Wahl auf sie fallen sollte, zur Annahme dieser Function zu bestimmen.

Neueste Fortschritte der Eisenbahn-Unternehmungen
im Ausland.

In England gedeihen die bereits vollendeten Unternehmungen immer mehr. Im letztverfloffenen halben Jahr hat die Liverpool- und Manchester-Bahn eine Dividende von $4\frac{1}{2}$ Pct. erklärt, also $\frac{1}{2}$ Pct. mehr als im vorhergehenden Semester. Ihre Actien sind in gleichem Verhältniß in die Höhe gegangen. Die Actien der Stockton- und Darlington-Bahn, die ursprünglich bloß auf den Steinkohlentransport berechnet war, sind im verfloffenen Jahr von 210 auf 220 gestiegen; sie kosteten 100. In der Nähe von Edinburg ist eine kleine, nur etliche Meilen lange Bahn errichtet worden, bloß in der Absicht, Steinkohlen darauf zu transportiren. Nach Verlauf des ersten Jahres aber zeigte sich, daß 150,000 Personen sich ihrer bedient, und à Person $4\frac{1}{2}$ Gr. Fahrgeld, 28,000 Thaler, also viel mehr eingebracht hatten, als die Steinkohlen. Die Stadt Edinburg enthält ungefähr so viele Einwohner als Leipzig und Dresden zusammen. Die Actien der neuen großen Routen von London nach Birmingham, nach Bristol, nach Southampton u. s. w. sind bereits genommen, und mehrere derselben sind um 20 bis 50 Pct. der gemachten Einlage gestiegen, ungeachtet nur erst die Vermessungen zu Stande gekommen sind.

In Belgien hat die Regierung 35 Millionen Franken ausgesetzt, um ein ganzes, in Brüssel sich concentrirendes Eisenbahnsystem herzustellen. Die preussische Regierung hat hinsichtlich der Expropriation die nöthigen Gesetze gegeben, damit die Route von Antwerpen bis nach Cöln fortgeführt werden kann. Die Arbeiten sollen, wie es heißt, mit dem beginnenden Frühjahr angefangen werden.

Holland hat sich dadurch veranlaßt gesehen, eine Eisenbahn von Amsterdam nach Cöln, längs dem Ufer des Rheines, abmessen zu lassen, welche Arbeit im verfloffenen Spätjahr zu Stande gebracht worden ist.

In Frankreich hat die St. Etienne- und Lyoner-Bahn-Gesellschaft im letzten Jahr 1,100,000 Franken eingenommen. Der Aufwand war zwischen 9 bis 10 Millionen

Franken. Die Bahn von St. Etienne nach Andrezieux ist um 10 Wegstunden verlängert worden, woraus zu schließen ist, daß die Actionäre durch den Erfolg ihres ersten Unternehmens nicht entmuthigt worden sind. Viel größere Routen wären in Frankreich bereits zur Ausführung gekommen, stände die Regierung nicht noch im Zweifel, ob sie den Privaten die Erlaubniß dazu geben, oder, wie in Belgien, ein ganzes System von Eisenbahnen auf eigene Kosten herstellen soll. Einstweilen hat man mit einem Aufwande von einer halben Million Franken auf Kosten der Regierung die nöthigen Vermessungen und Berechnungen vorgenommen. Auch ist ein erfahrener Ingenieur, Michel Chevalier, nach Nordamerika geschickt worden, um die dortigen Eisenbahnen, und die Art und Weise der dortigen Einrichtungen, in Beziehung auf Eisenbahngesellschaften überhaupt, zu studiren. Ohne Zweifel wird Chevaliers Bericht im Laufe des kommenden Frühjahrs im Druck erscheinen.

Nordamerika ist nämlich im Laufe der verflossenen 8 Jahre das erste Land der Eisenbahnen geworden, wie es früher schon das erste Land der Dampfschiffahrt gewesen ist. Im Jahre 1825 ward die erste Bahn von Quincey nach Boston vollendet. Sie ist nur eine deutsche Wegstunde lang, von, mit eisernen Schienen belegten, Hausteinen erbaut, und nur auf den Transport von Bausteinen berechnet. Die zweite Bahn, die von Mauch Chunk, kam im Jahre 1827 zu Stande; sie ist 9 Meilen lang, von Holz, mit eisernen Schienen beschlagen, und bloß für den Steinkohlentransport berechnet. Die dritte, vierte, fünfte und sechste wurden ebenfalls von Kohlen-Compagnien und zu gleicher Zeit angelegt; alle Bahnen dieser Art stehen im Flor. Nun folgten erst die größern Unternehmungen. Wir müßten einen Bogen füllen, wenn wir nur ihre Namen, ihre Länge und Bauart anführen wollten. Die zwischen Neuyork und Philadelphia ist im verflossenen Jahre fertig geworden; sie ist bloß auf Passagiere und den Transport leichter Güter berechnet, und machte schon bei ihrer Eröffnung so viel Glück, daß bereits eine zweite Route über Trenton im Werke ist. Die Eisenbahn von Newcastle an der Delaware-Bai nach Frenchtown an

der Chesapeak-Bai, die ebenfalls nur Reisende transportirt, hat im ersten Jahre eine Dividende von 10 Pct. gemacht. Nicht nur längs der großen und schiffbaren Ströme Hudson, Delaware und Susquehanah, sondern auch längs des großen Newyork-Canals werden Eisenbahnen geführt. Die erste Strecke der letztern Bahn ist im verflossenen August zur Subscription aufgelegt worden; es wurden $4\frac{1}{2}$ Millionen Dollars erfordert, aber die Subscriptions-Listen beliefen sich auf $15\frac{1}{2}$ Millionen Dollars. Die bereits fertigen, oder im Werke befindlichen Eisenbahnen, mit Inbegriff derer, die im Lauf der nächsten zwei oder drei Jahre mit Gewißheit werden begonnen werden, betragen im Ganzen über 6000 Meilen.

Neueste Fortschritte der Eisenbahn-Unternehmungen
in Deutschland.

Der projectirten Bahnen von Cöln nach Antwerpen und nach Amsterdam ist oben Erwähnung geschehen. In den preussischen Rheinlanden bestehen außerdem einige bereits im Gange befindliche kleine Bahnen, nämlich die Harfort-Schlebuscher und die Prinz Wilhelmsbahn. Beide sind für den Steinkohlentransport berechnet, und rentiren vortrefflich, ungeachtet das Terrain sehr ungünstig ist. Erstere geht quer über ein 60 Fuß tiefes Thal, vermitteltst einer 400 Fuß langen Brücke, und hat überdieß noch 30 Fuß hohe Dämme. Die Bahn ist von Holz, mit eisernen Schienen belegt, und ruht auf einem mit Steinen beschlagenen Erddamme. Eine 20,000 Fuß lange Bahn von Nürnberg nach Fürth soll dieses Frühjahr begonnen werden. Sie ist vorzüglich auf den Menschentransport zwischen diesen beiden Städten berechnet; ihre Bauart aber ist noch nicht definitiv bestimmt.

Die erste und wichtigste Bahn in Deutschland ist die zwischen der Moldau und Donau, von Budweis nach Linz. Nach einem so eben erschienenen Bericht der Direction hat diese 17 deutsche Meilen lange Bahn in den verflossenen zehn Monaten fünf Procent rein getragen, und die Gesellschaft hat beschlossen, dieselbe nun um mehrere Meilen zu verlängern. Dieses sehr beruhigende, aber für's Erste nicht:

sehr glänzende Resultat wird für uns erst dann bedeutend, wenn wir die Wichtigkeit jener Route mit der unsrigen vergleichen. Der ganze Transport zwischen Budweis und Linz betrug pp. 300,000 Centner, mit Einschluß des Salzes und 2700 Klafter Holz; einer Einnahme von Reisenden geschieht gar keine Erwähnung, sie muß also jeden Falls so unbedeutend gewesen seyn, daß sie der Erwähnung nicht werth ist. Vergleichen wir damit die Route von Leipzig nach Dresden, so ergiebt sich ein zwei und dreimal günstigeres Resultat. Die gegenwärtigen Frachten zwischen diesen beiden Städten betragen nahe an 400,000 Centner; der Transport an Steinkohlen und Sandsteinen dürfte nach einer oberflächlichen Berechnung mindestens eben so viel einbringen als die Waaren; das Einkommen von Passagieren aber darf so hoch und noch höher angeschlagen werden, als alle übrigen Transporte zusammen genommen.

Noch verdient eine kleine, 900 Fuß lange, Bahn bei der alten Mordgrube in unserm Erzgebirge wegen ihres bedeutenden Ertrags Erwähnung. Ungeachtet der sehr kostspieligen Anlage trug sie seit ihrer Erbauung 14 Pct. rein.

Ueber den Einwurf, daß Eisenbahnen zu viel kosten.

Man nimmt dabei gewöhnlich den Maßstab von England an. Dies ist aber falsch:

1) Weil die Tagelöhne in England zwei bis dreimal höher sind, als in Sachsen.

2) Weil in England das Terrain durchaus sehr coupirt ist, und die Herstellung des Weges, nämlich die Abgrabung der Höhen, Durchstechung der Hügel, Aufführung von Dämmen, die Hauptausgaben verursacht. In unserer Gegend sind gerade diese Ausgaben ganz unbedeutend.

3) Weil die Engländer den Oberbau ganz massiv herstellen, indem bei ihnen das Eisen wohlfeil, das Holz aber selten und theuer ist.

4) Weil die Engländer, da sie auf einen verhältnißmäßig großen Transport rechnen, und Ueberfluß an Capital

besitzen, nicht zu sparen brauchen, um eine gute Dividende zu erzielen.

Ueber die Amerikanische Bauart.

Hätten die Amerikaner den Engländern nachgeahmt, so besäßen sie vielleicht noch nicht eine einzige große Eisenbahn. Hätten sie aber wirklich eine solche unternommen, so würde sie schwerlich die gewöhnlichen Procente eintragen, und man wäre ohne Zweifel bei dieser einzigen stehen geblieben.

Die Amerikaner sind aber kein Volk, das in unwesentliche Dinge seinen Stolz setzt. Sie sehen auf die Hauptsache, nämlich auf die Beförderung der Transporte, und des Verkehrs, und auf die Vermehrung ihres Einkommens. Ob sie diesen Zweck mit Holz, mit Steinen, oder mit Eisen erreichen, ist ihnen gleichviel.

Eine Holzbahn mit eisernen Schienen kostet nur etwa den dritten Theil so viel als eine massive, und legt man im Anfang nur ein Paar Geleise mit Ausweichplätzen, so kostet sie nur etwa den fünften Theil so viel. Man braucht also nur den fünften Theil des Transportes, um eine eben so große Dividende zu machen, als die solideste Bahn. Handel und Verkehr wird durch ihren Einfluß eben so gut befördert und großgezogen, als durch die kostspieligste Bahn. Da das Vertrauen der Capitalisten in diese Unternehmungen ganz in demselben Verhältniß wächst, in welchem ihre Actien rentiren, so bieten sich mit dem wachsenden Verkehr und Einkommen Capitale genug an, um das Werk auszudehnen, zu verbessern und zu vervollkommen.

Es ist falsch, wenn man glaubt, daß die hölzernen Bahnen nicht eben so gute Dienste leisten, als die eisernen. Die Amerikaner befahren sie eben so gut mit Dampfmaschinen als die massiven.

Es ist falsch, wenn man glaubt, daß die hölzernen Bahnen kostspielig seyen, weil das Holz verderbe. Das Holz leistet zehn bis zwölf Jahre Dienste, und die Kosten der Reparatur, auf die einzelnen Jahre vertheilt, betragen drei bis viermal weniger, als die Zinsen der Mehrkosten einer massiven Bahn.

Hölzerne Bahnen sind im Gegentheil anfangs vorzüglicher, als Eisen- und Steinbahnen. Denn zwei bis drei Jahre lang senken sich die Dämme, und es verursacht an Stellen, wo sie sich gesenkt haben, viel weniger Mühe, Zeit und Aufwand, den hölzernen Bahnen nachzuhelfen, als den massiven.

Hölzerne Bahnen sind viel schneller hergestellt, als steinerne, und können viel früher in Gang gesetzt werden; es kommen also viel weniger Zinsen auf die Anlagekosten.

Während eine englische Meile zwischen Liverpool und Manchester 200,000 Thaler gekostet hat, baut man in den vereinigten Staaten, bei viermal höherem Arbeitslohn als bei uns, im Durchschnitt die Meile für 15 bis 20,000 Thaler, und diese wohlfeilen Bahnen tragen nicht selten größere Dividenden, als jene theuern, ungeachtet der Verkehr fünf bis zehnmal geringer ist.

Es giebt sogar viele Bahnen, die nur 3000 bis 4000 Thlr. die englische Meile kosten *). Wenn nämlich ein Steinkohlenland-Besitzer findet, daß er durch eine solche wohlfeile Bahn von seiner Grube nach dem benachbarten Canal gewinnen würde, nimmt er leichtes Holz, beschlägt es mit leichten eisernen Schienen, baut kleine Wagen, und besorgt den Transport mit Eseln. Eine solche kleine Bahn ist diesem Kohlenland-Besitzer eben so vortheilhaft, als der größten Compagnie ihre massive, während eine kostspielige Bahn ihm fast nicht rentiren, ja ihn vielleicht gar ruiniren würde.

Durch ein ähnliches, zweckmäßiges Verfahren ist eine Privatanlage, die Prinz Wilhelmsbahn im Deile=Thal bei Langenburg im Bergischen, sehr einträglich geworden; auf andere Weise würde sie wahrscheinlich Verlust bringen.

Blos durch dieses Verfahren sind die Actien der Budweis=Linzer Bahn gegen große Verluste geschützt worden. Während jetzt ihre hölzerne Bahn 5 Procente trägt, würde eine massive kaum $1\frac{1}{2}$ Procent tragen.

*) Die zweite Bahn in Nordamerika, die von Mauch Shunk, hat nicht mehr als 3000 Dollars oder 4500 Thaler per Meile gekostet, und leistete im Jahre 1833 noch eben so gute Dienste, als im Jahre 1827. Ihr jährlicher Transport beträgt 2 Mill. Str.

Ueber die besondern Verhältnisse Sachsens in Hinsicht auf Eisenbahnen.

Wir haben oben gesagt, daß man hier die englische Bauart nicht zum Muster, und die englischen Anschläge nicht zum Maasstab nehmen darf.

Unsere Verhältnisse sind mehr denen von Nordamerika ähnlich. Wir haben, wie dort, ziemlich wohlfeiles Bauholz, aber keinen Ueberfluß an Eisen, und zum Anfang keinen übergroßen Transport.

Dagegen stehen wir im Vortheil in Hinsicht der Tagelöhne, die bei uns wenigstens viermal geringer sind als in Nordamerika. Und da die Tagelöhne bei der Anlage von Eisenbahnen die Hauptausgabe sind, so bauen wir sie wenigstens noch einmal so wohlfeil, als in Nordamerika; zumal in der Gegend von Leipzig, wo die Hauptarbeiten, nämlich: Abgrabungen, Durchstiche, und Aufführung von Dämmen, fast ganz wegfallen.

Wenn im Durchschnitte eine einfache Bahn in Nordamerika, nach dem wohlfeilen Plan, 10,000 bis 20,000 Thaler per englische, oder 50,000 bis 100,000 Thaler per deutsche Meile kostet, so kann sie bei unsern Tagelöhnen und auf unserm Terrain für 30,000 bis 40,000 Thaler hergestellt werden.

Die Kosten des Grund und Bodens sind nicht so bedeutend als man gewöhnlich glaubt. Sie betragen nicht mehr als 12 Acker, à 40,000 □ Fuß per deutsche Meile, für eine doppelte Bahn, und dürften in unserer Gegend nicht über 3000 bis 5000 Thaler kommen.

Im Vergleich mit England und Amerika sind wir also in Ansehung der Anlagekosten in großem Vortheil; wir sind es aber auch der Bahn von Budweis und Linz gegenüber in einem nicht geringen Maasße.

Diese erste deutsche Eisenbahn hatte große Terrain-Schwierigkeiten zu überwinden. Sie steigt und fällt über 1200 Fuß. Ein so bedeutendes Steigen und Fallen macht nicht nur große Kosten bei der Anlage, sondern vertheuert auch fortwährend den Transport und macht den Gebrauch

von Dampfswagen beinahe unmöglich. Von den auf diese Bahn verwendeten 1,600,000 Fl. kommen Vier Fünftheile auf die Herstellung der Fläche und des Fundaments und nur Ein Fünftheil kommt auf den Oberbau, oder die Bahn selbst*).

Zwischen Dresden und Leipzig haben wir auf $\frac{3}{4}$ Theilen der Route eine horizontale Fläche und festen Boden. Das Steigen und Fallen zwischen der Fläche und dem Elbthal beträgt nur ungefähr Drei bis Vierhundert Fuß, und ist dabei auf einer weiten Strecke so gleichförmig, daß dieser Theil der Bahn keine besonders große Kosten verursachen, und dem Transport wenig hinderlich seyn wird. Hier kostet

*) Folgendes war der Ueberschlag der Budweis- und Linzer-Bahn für die Hälfte der Route, nämlich vom Scheidepunkt bis Mauthausen:

I. Herstellung des Wegs sammt Brücken und für unvorhergesehene Fälle.....	397,086	fl.	33	kr.
II. Grund und Boden.....	36,121	„	—	„
III. Die Bahn selbst.....	117,393	„	15	„
IV. Ausweich-Plätze.....	9,399	„	12	„
V. Direction und diverse Auslagen.....	110,000	„	—	„
VI. Gebäude und fundus instructus.....	50,000	„	—	„

720,000 fl.

Dieser Ueberschlag wurde im Ganzen noch um ungefähr 200,000 fl. überschritten, und zwar wegen der durch die Herstellung des Wegs verursachten größern Auslagen.

v. Gerstner, Ueber die Vortheile einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau 1833. p. 40.

In derselben Schrift Seite 45. berechnet Herr von Gerstner die Kosten der eigentlichen Bahn nicht höher, als auf zwölf tausend Gulden per Meile d. h. auf 17 Meilen zu	204,000	fl.
die übrigen Kosten aber betragen	1,396,000	„

1,600,000 fl.

wonach die eigentliche Bahn zwischen Budweis und Linz nur $\frac{1}{5}$ tel des ganzen Aufwands gekostet hätte.

Nach diesem Maßstab berechnet, würde die Bahn zwischen Leipzig und Dresden kosten:

Herstellung des Wegs à $\frac{1}{3}$ oder 30,000 fl. per Meile	390,000	fl.
Eisenbahn à 12,000 fl.	156,000	„

546,000 fl.

die Herstellung des Weges kaum den dritten Theil so viel, als zwischen Budweis und Linz.

Auch werden wir für die östliche Hälfte der Bahn Steine entweder an Ort und Stelle gewinnen, oder von Pirna beziehen, im Fall es für rathlich erachtet werden sollte, mit Geleisen von Hausteinen (nach Art der Quincy-Bahn), oder mit steinernen Würfeln, auf welchen eisenbeschlagene Holzschienen befestigt sind (nach Art der Hudson- und Mohawk-Bahn), schon im Anfang einen Versuch zu machen.

Wenn in Hinsicht auf die Anlagekosten diese Route alle Vortheile darbietet, so ist sie in Hinsicht auf den Transport nicht minder ausgezeichnet.

Wir haben oben gesehen, daß in England und Nordamerika diejenigen Routen, welche auf Steinkohlentransport, und diejenigen, welche auf Menschentransport berechnet sind, das meiste Glück machen; auf dieser Route haben wir beides: vortreffliche Steinkohlen an dem einen — totalen Mangel daran an dem anderen Ende, und zwei bedeutende Städte, die in jeder Hinsicht unter sich in lebhaftem Verkehr stehen, und zwischen welchen nach allen bisherigen Erfahrungen die Zahl der Passagiere sich verzehnfachen wird.

Außerdem haben wir noch vortreffliche Sandsteine, die so wohlfeil nach Leipzig transportirt werden können, daß sie einen bedeutenden Transport-Artikel abgeben werden.

Wir haben Brenn- und Bauholz von der Mulde nach Leipzig zu transportiren, indem die Regierung ohne Zweifel bedeutende Flößungen auf diesem Fluß anordnen wird, sobald die Eisenbahn den Transport nach Leipzig wird besorgen können.

Wir haben endlich 400,000 Ctr. Kaufmanns-Güter und Salz, welche nach der Erfahrung der Bahn von Budweis und Linz, den Unternehmern allein eine Dividende von 7 Pct. sichern, besonders wenn hier die Anlagekosten des Wegs und die Transportkosten so bedeutend geringer seyn sollten als wir voraussetzen.

Vortheile, welche Leipzig und Dresden, ganz Sachsen und Deutschland durch ein solches Unternehmen erlangen werden.

Wenn man in wenigen Stunden, ohne alle Beschwerde, und mit unbedeutenden Kosten, von einer Stadt zur andern gelangen kann, werden beide gleichsam in ein Gemeinwesen verschmelzen: Leipzig wird die Vorstadt von Dresden, Dresden die Vorstadt von Leipzig werden. Die Bewohner beider Städte werden alle Vortheile einer großen Stadt erwerben, ohne ihre Nachtheile in den Kauf zu erhalten. Wissenschaft und Kunst, Handel und Gewerbe, das gesellschaftliche und Familien-Leben, jedes Verhältniß, jede Thätigkeit und Kraft wird durch diese Verbindung gewinnen und der wohlthätige Einfluß dieser Wechselwirkung wird mit jedem Tage sichtbarer werden. Die verschiedenen Nahrungsstände von Leipzig und Dresden werden persönlich zusammen treten können, um sich über gemeinsame Interessen zu berathen. Eben so die Gelehrten und Künstler. Es wird leicht seyn, an beiden Orten zugleich Geschäfte zu betreiben. Der in Leipzig residirende, buchhändlerische Unternehmungsgeist wird das in Dresden residirende Kunsttalent für seine Zwecke in Thätigkeit setzen können. Jedes ausgezeichnete Concert oder Schauspiel wird von den Bewohnern beider Städte besucht werden. Das Personale des Schauspiels, des Orchesters und alle andern Künstler werden gleichsam in beiden Städten zu Hause seyn. Bis auf den gemeinen Arbeiter, wird sich diese Wohlthat der leichteren und schnelleren Bewegung erstrecken.

Leipzig wird sich wohlfeile Steinkohlen verschaffen und damit das unentbehrlichste Mittel zu Erzeugung bewegender Kraft, das wichtigste Material für die meisten Gewerbe, und eines der unentbehrlichsten Bedürfnisse jeder Familie. Es wird alsdann nur von uns abhängen, ob wir zugleich eine bedeutende Fabrikstadt werden wollen.

Leipzig wird durch wohlfeile Hausteine und sonstige Bau-Materialien in den Stand gesetzt werden, öffentliche

Verschönerungen vorzunehmen, wohlfeilere und schönere Privatgebäude anzulegen und nützliche Anlagen zu machen.

Die Zufuhr an Lebensmitteln wird größer seyn, die große Masse unserer Mitbürger wird besser wohnen, besser und wohlfeiler leben; es wird mehr zu arbeiten und mehr zu verdienen geben.

Die Erfahrung anderer Nationen lehrt, daß Ein gelungenes Unternehmen dieser Art eine Menge anderer in's Leben ruft; dies wird hier um so mehr der Fall seyn, als über hunderttausend Fremde im Jahre die Vortheile unseres Unternehmens in Augenschein nehmen werden, und Leipzig im Herzen von Deutschland gelegen ist. Unsere Gewerbstädte im Erzgebirge werden sich uns anschließen. Hamburg, Berlin, Magdeburg, Frankfurt und Nürnberg werden sich mit uns in Verbindung setzen. Die dadurch entstehende Vermehrung des Handels und der Industrie, die größere Zufuhr an Materialien und Produkten, das größere Zusammenströmen von Waaren und Menschen auf unsern Messen, wird auf alle Geschäfte wohthätig wirken; unsere Industrie, unser Einkommen und unsere Bevölkerung wird sich in kurzer Zeit verdoppeln, aus demselben Grund weshalb die Zahl der Einwohner von Elberfeld im Lauf der verflossenen funfzehn Jahre auf das Doppelte gestiegen ist.

Jedem Familien-Vater in unserer Stadt wird die Freude zu Theil werden, zwei Kinder etabliren zu können, wo jetzt nur Eines sein Unterkommen findet.

Die Bewohner der Residenzstadt Dresden werden an den Folgen dieser Vereinigung verspüren, daß unser Vortheil auch der ihrige ist. Sie und da noch herrschende Vorurtheile, das Erbtheil einer minder aufgeklärten Zeit, werden verschwinden; man wird sich wechselseitig besser kennen lernen, sich mehr dienen und nützen, sich zu gemeinschaftlichen Zwecken häufiger vereinigen und einsehen, daß Städte wie Individuen durch engeres Anschließen an einander, durch Vereinigung der Kräfte, und durch Austausch ihrer Produkte sich gegenseitig bereichern, nicht schwächen.

Ganz Sachsen wird Theil nehmen an dem Aufschwung der Industrie. Es wird die Riesen wecken, die jetzt in sei-

nen Bergen schlafen, und sie zu seinem Dienst verwenden. Durch seine mineralischen Schätze, wie durch seinen Gewerbefleiß berufen, in dieser großen Nationalangelegenheit das Panier zu tragen, wird es seine Bestimmung erfüllen, wenn Jeder nur nach Kräften thut, was sein eignes, wohlverstandenes Interesse erfordert.

Unsere Güterbesitzer werden durch ein einziges gelungenes Beispiel so gut wie die Güterbesitzer anderer Länder bestätigt finden, daß die innere Industrie und der innere Verkehr allein im Stande sind, den Ackerbau auf tüchtige und nachhaltige Weise in Flor zu bringen, und das stetige Wachsthum dieses Floris zu verbürgen. Sie werden alsdann aufhören, unsere Bestrebungen mit Gleichgültigkeit zu betrachten, und die thätigsten Beförderer dieser Verbesserungen werden.

Seitdem Deutschland besitzt, was zu seiner gewerblichen Wohlfahrt unerläßlich war, Freiheit des Verkehrs im Innern, bedarf es nur noch wohlfeiler und schneller Transportmittel, um sich auf die Stufe der gewerbfläßigsten Nationen der Erde empor zu schwingen.

Im Norden, wo der meiste Sinn für diese Verbesserungen herrschen sollte, und wo man auch große Mittel dazu besäße, ist leider der Handelstand durch die lange einseitige Richtung seiner Blicke nach der See sehr gleichgültig geworden für das was im Innern des Landes vorgeht. Die große und einfache Wahrheit, daß die Seestädte nur durch die Produktionen und Consumtionen derjenigen Binnenländer, mit welchen sie in Verkehr stehen, gedeihen können, und daß Transport-Erleichterungen vor Allem ihnen zu gute kommen, hat dort noch keine Anerkennung gefunden. Unser Beispiel wird ihnen ohne Zweifel diese Wahrheit in ein neues Licht stellen, und das Uebrige wird der Instinkt der Selbst-Erhaltung thun. Es ist kaum denkbar, daß unsere Seestädte so lange die Hände in den Schooß legen, bis ihnen die Holländer, Belgier und Franzosen den Markt abgegraben haben. Wir dürfen also mit Fug hoffen, sie bald mit uns gemeinschaftliche Sache machen zu sehen.

Preußen darf sich für den Flor seiner Hauptstadt und seines inneren Verkehrs, so wie für die Concentration seiner

Kräfte von den Eisenbahnen so große Wirkungen versprechen; es besitzt bereits so überzeugende Beweise davon in den kleinen Bahnen am Rhein, und durch sein Benehmen in Sachen der Eisenbahn von Cöln und Antwerpen hat es sich so klar darüber ausgesprochen, daß es keinen Zweifel unterworfen ist, dieser in Industrie und Handel, und in allen Zweigen der Cultur so sehr aufwärts strebende Staat werde sich der Sache mit Kraft unterziehen, und uns zu einer Verbindung mit Magdeburg, Berlin und Hamburg die Hand bieten.

Auch im Süden von Deutschland regt es sich schon. Man fühlt es bereits in Baiern, wie vortheilhaft für dieses fruchtbare Land, eine so wirksame Verbindung mit ganz Mittel- und Norddeutschland wäre.

Die reichsten Steinkohlengruben Sachsens sind nur wenige Meilen von der bairischen Grenze entfernt.

Wenn man so die großen Folgen sich vor Augen stellt, welche dieses Unternehmen für die dabei unmittelbar betheiligten Städte, für ganz Sachsen, für ganz Deutschland haben wird, so kann man dasselbe unmöglich für riesenhaft und gewagt, ja man muß es für geringfügig halten. Pennsilvanien, ein Land, das nicht mehr Einwohner zählt als Sachsen, hat im Lauf der verflossenen zehn Jahre über 30 Millionen Thaler auf Canäle und Eisenbahnen verwendet. Hier ist kaum von Einer Million die Rede. Man schätze den Werth des liegenden Eigenthums längs der Route, und auf beiden Endpunkten, und man wird finden, daß kaum der hundertste Theil dieses Capitalwerthes dazu erforderlich seyn wird.

Dagegen wird nach allen Erfahrungen, die man in England, Nordamerika und Frankreich gemacht hat, die Anlegung einer Eisenbahn den Werth des in ihrem Bereich liegenden unbeweglichen Eigenthums um mehr als das Zehnfache der Anlagekosten vermehren.

Ueber die verschiedenen Routen, die hier in Betracht
kommen können

Die Route von Leipzig nach Magdeburg, wie die Route von hier über Berlin nach Hamburg, würden wegen des günstigen Terrains und der Menge der Waaren, die darauf hin und her gehen, allerdings gut rentiren; allein sie stehen zur Disposition der königl. preußischen Regierung.

Die Route von hier nach Frankfurt führt durch vieler Herren Gebieth, und ist hinsichtlich des Terrains eine der schwierigsten; auch ist es zweifelhaft, ob der Transport zur Zeit hier einen so großen Aufwand rechtfertigen würde. Diejenigen, von welchen sie zur Sprache gebracht worden, haben bisher nicht für gut befunden, dem Publikum eine Berechnung der Anlagekosten, der Zeit in welcher sie hergestellt werden kann, und des Einkommens, welche sie gewähren wird, vorzulegen. Nach einem oberflächlichen Ueberschlag dürfte sie wegen des sehr coupirten Terrains nicht viel unter 6 Millionen Thaler kommen, und vor Ablauf von 10 Jahren nicht leicht herzustellen seyn. In der Zwischenzeit dürfte sie nur unbedeutend rentiren. Man muß die Rücksichten, welche vernünftige Capitalisten zu nehmen haben, wenig kennen, um ihnen eine solche Route, als ersten Versuch, in Vorschlag zu bringen.

Wir wiederholen, daß nicht leicht eine Route für diesen Zweck so viele Vortheile darbietet, als die zwischen Leipzig und Dresden.

Ueber die Furcht, daß durch die Anlegung von Eisenbahnen einzelnen Gewerben und Personen in ihrer
Nahrung Eintrag geschähe.

Es ist ein seltsamer Irrthum zu glauben, wenn nur wir zurückblieben, ginge die Welt nicht um einen Schritt voran; andere schreiten vorwärts, ob wir auch stehen bleiben,

und nachher haben wir nur um so schneller zu laufen, um ihnen nachzukommen.

Mit den meisten Besorgnissen dieser Art, ist es bestimmt nichts, sondern das schnurgerade Gegentheil, von dem was man fürchtet, tritt ein; die durch den erleichterten Transport sehr vermehrte Industrie verursacht größere Nachfrage nach Arbeit, nach Kunst- und Ackerbau-Produkten aller Art, und Jedermann gewinnt, wie Jedermann durch die verbesserte Landstraße, durch die Anwendung der Wasserkraft zu Gewerbszwecken, durch die Erfindung des Rades, des Pfluges &c. gewonnen hat. Wenn die schlechten Hohlwege des vorigen Jahrhunderts viele Wagen zerbrachen, und viele Geschirre zerrissen, so mußten die Wagner und Sattler, wofern ihr Verstand nicht weit reichte, allerdings fürchten, bessere Landstraßen würden ihnen ihre Arbeit rauben; was ist aber geschehen? Die Wagner und Sattler haben zu dieser Stunde weit mehr Arbeit als je.

Diese Furcht kommt nur davon her, daß beschränkte Menschen nicht begreifen können, wie es möglich sey, daß man wohlhabend und reich werden könne, ohne das Geld aus ihrer Tasche zu nehmen. Die Eisenbahnen von Pennsylvanien haben im Lauf des verflossenen Jahres für fünf Millionen Thaler Steinkohle an's Licht und auf den Markt gebracht; 10 Jahre zuvor hatte man aber in jener Gegend von Eisenbahnen und Steinkohlen noch kein Wort gehört. Woher sind nun diese Werthe gekommen? haben sie Jemand ärmer gemacht? Mit nichten! Diese Werthe sind Niemanden abgenommen worden, als der Erde, in welcher sie bisher geschlummert haben; sie haben aber 50,000 Menschen Nahrung verschafft, die ohne diese Eisenbahnen in jenem Lande kein Unterkommen gefunden hätten, sondern genöthigt gewesen wären, zu den Wölfen und Pantheren am Mississippi zu ziehen. Nebenher haben Wagner, Sattler, Gastgeber und alle andere Handwerker weit mehr Arbeit bekommen als zuvor. So war es dort, und so wird es hier seyn.

Ueber die Furcht, daß Chaussee=Dampf=Wagen die Eisenbahnen entbehrlich machen.

Es ist angenommen und von Niemandem bestritten, daß der Dampfswagen auf Chausseen, wegen der Unebenheit der Oberfläche der Straßen höchstens den 12ten Theil so viel Gewicht fort bewegt, als ein Dampfswagen von gleicher Pferdekraft auf der Eisenbahn. Der Chaussee=Dampfswagen wird sich also nie für den Transport von schweren Lasten und Waaren eignen und damit hört er auf staatswirthschaftliche Wichtigkeit zu haben.

Aber auch in Ansehung des Menschentransports wird er den Eisenbahn=Dampfswagen nie ersetzen. Zwei Meilen in der Stunde sind das Aeußerste, was er machen kann. Schon bei dieser Schnelligkeit ist er häufigem Zusammenbrechen ausgesetzt, und bricht er, so steht der Reisende hilflos und verlassen da, und muß entweder den Wanderstab ergreifen, oder warten, bis eine andere Maschine, vielleicht aus weiter Ferne, herbeigebracht worden ist. Wie gewöhnlich er aber bricht, kann man daraus abnehmen, daß für jeden activen Wagen ein Reserve=Wagen gehalten werden muß. Außer dem Ungemach und Unglück, das er durch eignes Zerbrechen, Umstürzen &c. verursacht, richtet er noch vieles andere an, indem er die Pferde auf den Chausseen scheu macht, andere Wagen niederrennt und Menschen und Thiere über den Haufen fährt. Die Natur der Dinge, welche keine neue Erfindung ändern kann, hat diese Maschine zum Taugenichts gestempelt, und diejenigen, welche auf ihre Vervollkommnung warten, handeln ungefähr eben so klug als jene, welche durch die Versuche, sie zu vervollkommen, Zeit und Vermögen verschwenden. Höchstens wird sie auf kurzen Strecken, wo man im Fall eines Bruchs den Suppleanten schnell herbei schaffen kann, einige Dienste leisten.

Ueber die neuesten Erfindungen und Verbesserungen der Eisenbahn, des Dampfagens und des Transportwagens.

Der Amerikaner Bright hat in der neusten Zeit die Achsen am Wagen so vervollkommnet, daß man die kürze-

sen Krümmungen ohne bedeutenden Kraftverlust und ohne Nachtheil für die Bahn befahren kann.

Herr Young von Baltimore hat durch eine neue Vorrichtung möglich gemacht, daß man, ohne Nachtheile für Waaren und Personen, die Dampfmaschine mit dürrer Holz in Gang setzen kann.

Die Dampfmaschine bei Dampfswagen ist dadurch ganz gefahrlos gemacht worden, daß man den Dampf nicht in einem Kessel, sondern in einer Menge von Röhren erzeugt. Diese Röhren sprangen anfänglich öfters, ohne jedoch den geringsten Schaden anzurichten; seit einem Jahr aber macht man sie von Messing, und seitdem ist auch jenem Nachtheil vorgebeugt. Es giebt auf den englischen Bahnen Maschinen, die 30,000 Meilen zurückgelegt haben, ohne einer Reparatur zu bedürfen.

Das Winnansche Friktionsrad ist auf der Baltimorebahn in Anwendung gebracht, und vermindert die Reibung bedeutend.

Um allen möglichen Unfällen vorzubeugen, den Druck der Maschinen auf die Bahn zu vermindern, und ihre Kraft zu vermehren, stellt man nunmehr die Dampfmaschinen auf 6 oder 8 Räder. Herr Stephenson von Liverpool berichtet, daß jetzt eine Maschine 8 mal mehr ziehe als die Rocket, daß sie jetzt bei Weitem nicht mehr so schwer sey und ohne Gefahr sich viel schneller bewege. Er macht sich anheischig, ohne die geringste Gefahr, 40 englische Meilen in einer Stunde zurückzulegen, bei welcher Schnelligkeit von Leipzig nach Dresden $1\frac{1}{2}$ Stunden erfordert würden.

Mit jedem Tag macht man neue Erfindungen, wodurch Brennmaterial und Reparationskosten erspart werden. In Amerika beträgt dieser Aufwand bereits bedeutend weniger, als zwischen Manchester und Liverpool. Gegenwärtig braucht man höchstens den vierten Theil so viel Brennmaterial als vor 3 Jahren, und würden die Vortheile sich bewähren, die man sich von der Caloricmaschine verspricht, so würde er auf den 8ten und 10ten Theil des bisherigen Betrags fallen.

In Nordamerika hat man mit Steinbahnen auf verschiedenartige Weise Versuche angestellt; man ist aber dar-

über noch zu keinem bestimmten Resultat gekommen. Die vorsichtigsten Unternehmer bauen dort einstweilen von Holz, bis die Erfahrung entschieden hat. Doch ist voraus zu sehen, daß aus jenen Versuchen wichtige Resultate für solche Länder hervorgehen werden, die wie Deutschland keinen Ueberfluß an Eisen und Capital, dagegen aber gute Steine und wohlfeiles Tagelohn haben.

Raum und Zweck dieser kleinen Schrift gestatten uns nicht, ausführlicher über die Eisenbahnen, und die damit in Verbindung stehenden Gegenstände zu sprechen. Diejenigen, welche darüber weitere Belehrung wünschen, werden dieselbe in dem National-Magazin finden, worin nicht nur die neuesten Nachrichten darüber aus England, Nordamerika und Frankreich, sondern auch gründliche Berichte über die ansehnlichsten Routen in Deutschland bereits enthalten sind, und fortwährend mitgetheilt werden.

Ferner sind zu diesem Behuf folgende Schriften zu empfehlen:

Die Eisenbahn von Minden nach Eöln, von Friedrich Harfort, nebst einer Karte und sieben Kupfertafeln, bei A. Brune in Hagen. 1833.

Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem, als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, von Fr. List, Leipzig bei A. G. Liebeskind. 1833.

Mehrere Unterzeichnete der Petition
vom 20. Nov. 1833.

N a c h s c h r i f t.

So eben empfangen wir die letzte Rechnung der Liverpool- und Manchesterbahn. Nach derselben haben die Passagiere 100 Proc., die Waaren und Kohlen nur 20 Proc. rein eingetragen. Die Totaleinnahme von den Passagieren betrug 54,685 Pfd. Sterling, von 2,800,000 Ctr. Waaren und Steinkohlen nur 42,549 Pfd. Sterling.